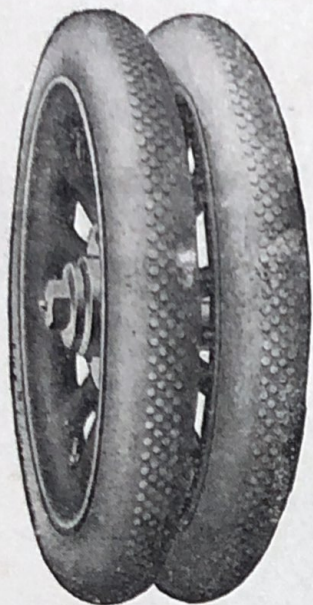
ANNO XXX - N. 5
COPIE 150.000
MAGGIO 1924
RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO
MILANO - CORSO ITALIA, 10
LE VIE D'ITALIA
ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE
PER LE INDUSTRIE TURISTICHE
LEGGE 7 APRILE 1921 N. 610
ROMA, VIA MARGHERA, 6 - ANGOLO VIA DEI MILLE
VOLETE LA SALUTE?
ROBUR
Bevete il
FERRO-CHINA-BISLERI
TONICO RICOSTITUENTE DEL SANGUE
A TAVOLA BEVETE
ACQVA NOCERA-VMBRA
(SORGENTE ANGELICA)
F. BISLERI & C. MILANO

E. FOLTZER · GENOVA

AGENZIE E DEPOSITI Ancona - Bari - Bengasi - Biella - Bologna - Brescia - Cagliari - Catania - Catanzaro - Ferrara - Firenze - Forlì - Isolaliri - Livorno - Macerata - Milano - Napoli - Oleggio - Omegna - Padova - Palermo - Pisa - Reggio Calabria - Reggio Emilia - Roma - Venezia - Torino - Trento - Trieste - Tripoli.

Tutte le ruote a raggi di acciaio stampato derivano dalla

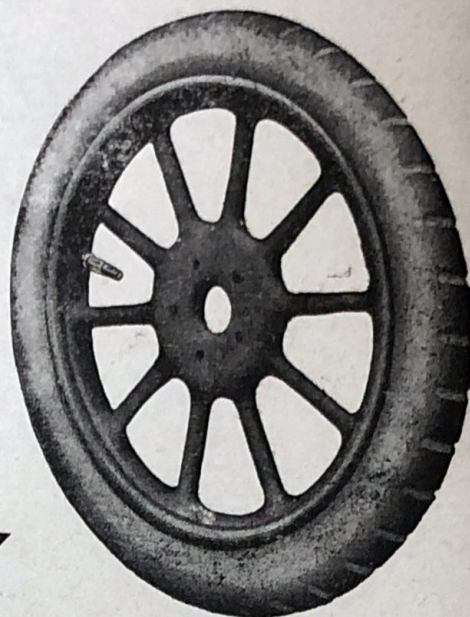
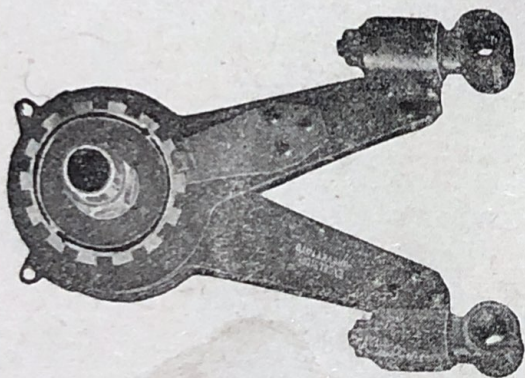
SANKEY

La più solida

La più elegante

La più leggera

. . .

Esigere
su ogni ruota
la marca **originale**

SANKEY

EXCELSIOR

L'Ammortizzatore Italiano
brevettato

SI IMPONE
per la sua semplicità
e sicurezza di funzionamento

L'UNICA GUAINA

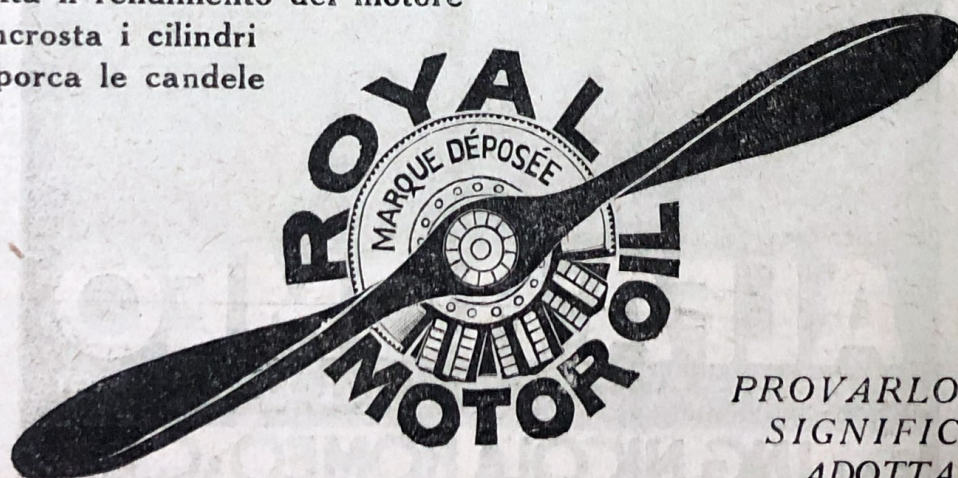
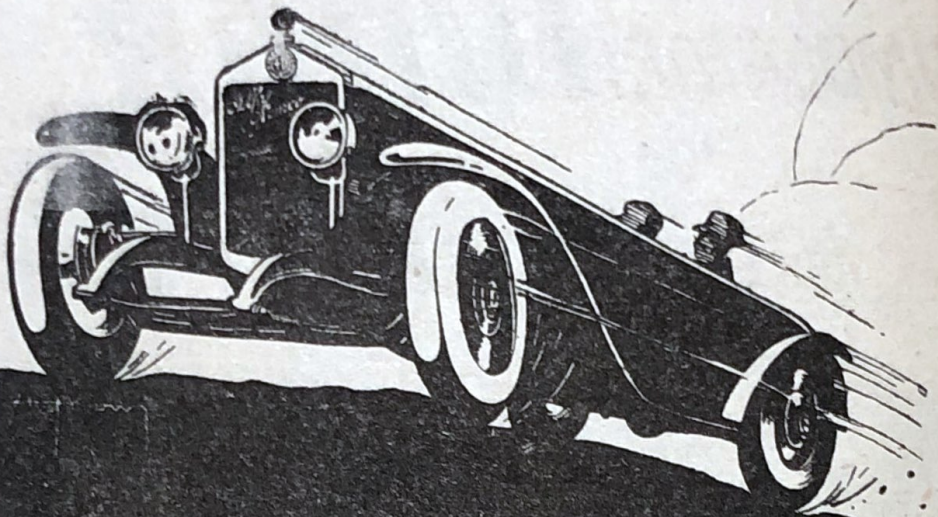
che raggiunga perfettamente lo scopo di trattenere il lubrificante e di proteggere le balestre dall'acqua e dal fango è la

LA GUAINA PERFETTA

brevettata in tutto il mondo

Rappresentanti Generali per l'Italia

WEISS & STABILINI - MILANO

VIA SETTEMBRINI N. 9

ALFA-ROMEO

R. L. 6 CILINDRI

S. A. I. ING. NICOLA ROMEO & C. MILANO

Brevettata in tutto il mondo

GUAINE PER MOLLE **JEAVONS**

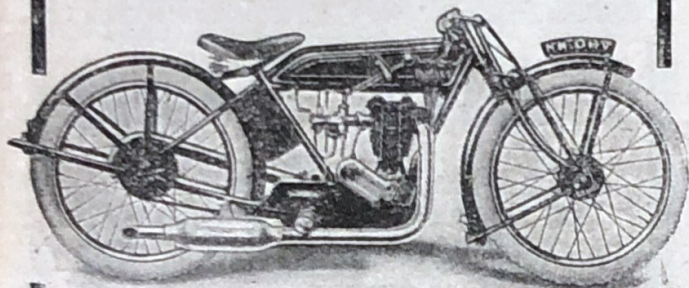
Mantengono le vostre balestre in un costante bagno d'olio

Agenti per l'Italia:

Ditta Cesare De Marchi

Via S. Franc. da Paola, 43 - TORINO

NEW HUDSON

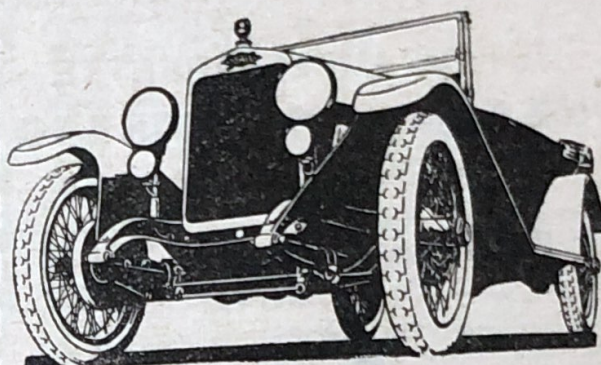
DI FAMA MONDIALE

Motocicli a 2 ed a 4 tempi

Modelli Sport, Super Sport (valvole in testa) e da Turismo

CATALOGO GRATIS A RICHIESTA

Velocipedi di gran lusso

Vittorio Grilli & C. - Milano (18)

VIA BENEDETTO MARCELLO, 10

SOCIETÀ ANONIMA

AUTOMOBILI ANSALDO

TORINO

PRESSA IDRAULICA
con distributore

SOCIETÀ ESERCIZIO OFFICINE E FONDERIE

G. MARTINA & FIGLI

VIA BALBO, 9 — **TORINO** — VIA BUNIVA, 23

CASA FONDATA NEL 1860

MACCHINE ED IMPIANTI

PER

OLIO, SAPONE, STEARINA, COLLA, ACIDI, CIOCCOLATO, CARAMELLE, DOLCIUMI

POMPE - PRESSE IDRAULICHE E MECCANICHE - BILANCIERI MONTACARICHI

GOERZ TENAX
GOERZ TENAX
Goerz Tenax
TENAX-PACK

Zündapp

ANNO XXX **Sommario del Fascicolo di Maggio** **N. 5**

Direzione: Dott. Giovanni Bognetti, Vice Presidente del T. C. I. Delegato alla Rivista - Redattore Capo: Dott. Luigi Rusca

NON SI RESTITUISCONO I MANOSCRITTI E LE FOTOGRAFIE

Consoci, staccate e rispedite subito!

SCHEDA DI VOTAZIONE DA STACCARE E RINVIARE ALLA SEDE DEL T. C. I.

Chiusura della votazione: il 31 LUGLIO 1924

Tutti i Soci sono pregati di rinviare la presente scheda alla Direzione Generale del Touring, così che pervenga in tempo utile non più tardi del 31 Luglio 1924 p. v.

La scheda che non conterrà variazioni di sorta, varrà come voto di approvazione al bilancio 1923, e alla rielezione dei Consiglieri e Sindaci Scaduti.

Tale scheda sarà rinviata al Touring aperta e affrancata con 10 centesimi dal Regno e con 20 centesimi dall'Estero.

Le schede contenenti variazioni, che non consistano in semplici cancellature, dovranno essere affrancate come corrispondenza epistolare.

N.B. — Lo scrutinio seguirà per cura dei Sindaci il 1 Agosto 1924.

VOTAZIONE DEL BILANCIO DEL TOURING PER L'ANNO 1923:

Approvo il Bilancio presentato dalla Direzione Generale del Touring *per l'anno 1923, pubblicato nella* Rivista Mensile del Touring "Le Vie d'Italia" *N. 5, Maggio 1924, e sul foglietto d'informazioni N. 2, Aprile 1924 e le relative: Relazione del Consiglio e Relazione dei Sindaci.*

N.B. — Chi non intende approvare cancelli la dichiarazione sopra scritta.

VOTAZIONE PER LA NOMINA DELLE CARICHE SOCIALI:

Consiglieri scadenti dalla carica per compiuto triennio e rieleggibili:	Consiglieri proposti pel triennio 1924-1925-1926:
1. Binda Ing. Cav. Achille	1. ....
2. Mangiagalli Sen. Prof. Luigi	2. ....
3. Mira Prof. Giovanni	3. ....
4. Riva Ing. Comm. Alberto	4. ....
5. Serina Dott. Comm. Gerolamo	5. ....
6. Zaffaroni Comm. Alfredo	6. ....
Consiglieri nominati dal Consiglio a termine dell'Art. 22 dello Statuto Sociale, scadenti dalla carica e rieleggibili:	
7. Borletti Comm. Senatore	7. ....
8. Tedeschi Rag. Comm. Mario	8. ....
Sindaci scadenti dalla carica e rieleggibili:	Sindaci proposti per l'esercizio 1924:
1. Lonati Cav. Uff. Rag. Angelo	1. ....
2. Magnocavallo Rag. Cav. Camillo	2. ....
3. Rocca Dott. Rag. Gian Battista	3. ....

N.B. — S'intendono proposti per la riconferma in carica i Membri il cui nome non è cancellato e quelli di fronte al nome dei quali non ne verrà scritto altro.

Secondo lembo da piegare (seguire la linea punteggiata)

Lembo da piegare

Bozze di stampa di ritorno

Art. 78 lettere *c) p)* del Reg. Gen. Postale

Affrancare
con bollo
da 10 centes.
dall'Italia
e da 20
dall'Estero

Alla

Direzione Generale
del Touring Club Italiano

MILANO (5)

Corso Italia N. 10

Lembo da piegare

Primo lembo da piegare (seguire la linea punteggiata)

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

TURISMO NAZIONALE - MOVIMENTO DEI FORESTIERI - PRODOTTO ITALIANO
PROPAGANDA - ALBERGHI - SVILUPPO INDUSTRIE TURISTICHE

Anno XXX - N. 5 | Maggio 1924

Abbonamenti per il 1924: L. 18,10 (Estero L. 26,10)

Assemblea Generale Ordinaria dei Soci del Touring

A sensi degli articoli 26, 27 e 29 dello Statuto Sociale è indetta per votazione « ad referendum » l'Assemblea Generale Ordinaria dei Soci del T. C. I. che si chiuderà il giorno 31 luglio 1924.

ORDINE DEL GIORNO:

1. Relazione del Consiglio Direttivo sull'andamento economico-morale dell'Associazione.
2. Relazione dei Sindaci sul Bilancio consuntivo per l'Esercizio 1923.
3. Voto sul Bilancio consuntivo 1923.
4. Elezioni:

   a) di sei Consiglieri in sostituzione dei Signori: Ing. Cav. ACHILLE BINDA, On. Sen. Prof. LUIGI MANGIAGALLI, Ing. Comm. ALBERTO RIVA, Dott. Comm. GEROLAMO SERINA, Comm. ALFREDO ZAFFARONI, Prof. GIOVANNI MIRA (scaduti per compiuto triennio e rieleggibili);

   b) di due Consiglieri in sostituzione dei Signori: Comm. SENATORE BORLETTI e Comm. Rag. MARIO TEDESCHI, nominati interinalmente dal Consiglio a termini dell'art. 22 dello Statuto Sociale;

   c) di tre Sindaci in sostituzione dei Signori: Rag. Cav. CAMILLO MAGNOCAVALLO, Rag. Cav. Uff. ANGELO LONATI e Dott. Rag. GIAN BATTISTA ROCCA.

Al presente fascicolo è allegata una scheda per votazione « ad referendum » sugli oggetti sopra indicati.

Le schede (a norma degli articoli 31, 32, 33 dello Statuto Sociale) dovranno essere ritornate alla Sede del Touring non più tardi del 31 luglio 1924.

Lo scrutinio seguirà per cura dei Sindaci il 1° agosto 1924, iniziandosi alle ore 9.

Milano, 30 aprile 1924.

IL CONSIGLIERE SEGRETARIO
Alfredo Zaffaroni

IL PRESIDENTE
L. V. Bertarelli

RELAZIONE DEL CONSIGLIO

PER L'ESERCIZIO 1923

CONSOCI,

Nel presentarvi il consueto quadro annuale del lavoro compiuto o in corso, notiamo quanto più complesso esso sia in confronto di quello del passato esercizio e quale estensione vadano assumendo l'azione del Sodalizio, le sue pubblicazioni, la sua influenza.

Se, come confidiamo, il vostro voto sulla Relazione e sul Bilancio confermerà ancora una volta l'approvazione delle direttive da noi costantemente perseguite da tanti anni, permetteteci di avvertire che la mole dell'Istituzione esige, come vi fu già ripetutamente fatto osservare, una trasformazione amministrativa richiamata ancora qui nel secondo comma del primo paragrafo di questa Relazione. L'ottemperare, con vostro personale pronto provvedimento al voto qui espresso dal vostro Consiglio, vigilante sugli interessi sociali, sarà per esso il compenso più ambito per l'opera sua, condotta per Voi con indefessa attività e per il Paese con inestinguibile passione.

I. Movimento dei Soci. — La spinta ascensionale nel numero dei Soci delineatasi così felicemente nel '22 ebbe nello scorso esercizio uno sviluppo magnifico: esso si è chiuso con la bella cifra di 266.910 Soci con un aumento di 54.311. Il nostro schedario può paragonarsi all'Ufficio di Stato Civile di una grande città, dell'importanza di Firenze.

La rapidità e la costanza dell'ascesa dimostrano come l'incessante progredire non sia dovuto a cause temporanee o contingenti, bensì alla solidità del programma del Touring, alla sua facile penetrazione in tutte le classi sociali, perchè tutte le interessa. I Soci Vitalizi raggiunsero la bella cifra di 12.006 (7.930 nel '22). Il vostro Consiglio intende di perseverare nell'intensa propaganda usata per lo scopo specifico: i Vitalizi sono veramente i polmoni del Touring. La cifra complessiva attuale di 45.539 Vitalizi deve salire in breve a 100.000: la cosa sarà facile, data la tenuità della quota, se coloro che apprezzano a fatti e non solo platonicamente l'opera del Sodalizio e che ancora sono Soci annuali vorranno dargli questo aiuto positivo, che individualmente non rappresenta sacrificio alcuno (anzi è ottimo impiego economico), mentre costituisce per l'Associazione il massimo dei benefici.

Per sviluppare programmi seri, di lunga durata, di cui alcuni impegnano milioni, occorrono basi sicure, quali solo i Vitalizi possono dare. Circa centomila Soci annuali dimenticarono che a termini dello Statuto avrebbero dovuto pagare la quota del '24 entro il 15 novembre 1923. Gli interessi perduti per il ritardo, le sollecitazioni (generalmente tre o anche quattro nell'anno: una circolare spedita a 100.000 morosi e affrancata con 10 cent. vuol dire 10.000 lire di sole spese postali, oltre a una più alta spesa di carta, stampa, indirizzi, avviamento postale, spedizione, ecc.), gli incassi attraverso le banche, sono onerosissime falcidie alla tenuissima quota di 10 lire. Il Vostro Consiglio riconferma perciò il voto già espresso lo scorso anno (e seguito da 12.000 amici) e cioè che tutti i simpatizzanti del Touring debbano diventare Vitalizi (1).

II. Consistenza patrimoniale. — Il Bilancio del '23 deve essere guardato non soltanto nella sua risultanza finale che si riassume nella cifra relativamente piccola risparmiata di lire 307.299,69 ma nel complesso di dati che dimostrano la solidità della situazione, la base sempre più larga su cui si svolge l'azione del Touring. In confronto col '22 la riserva sale da L. 1.438.915,03 a L. 1.749.855 mentre la garanzia vincolata ai Vitalizi vi aggiunge L. 1.844.450, i nuovi Soci Fondatori della Sede (in verità troppo pochi: 174!) L. 17.400.

Il patrimonio sale così da L. 6.675.940,03 a L. 8.859.230,45; e consiste in titoli di Stato o da esso garantiti al corso del 31 dicembre '23, nello stabile della Sede al valore di costo anteguerra e in limitate esistenze calcolate con grande prudenza. Il plusvalore dei titoli fu nel '23 di L. 92.756,21; il fondo per la fluttuazione dei Valori Pubblici venne aumentato di L. 100.000: in totale è di L. 205.082,54, cifra che può sembrare modesta, ma che si giustifica col fatto che la maggior parte dei Valori Pubblici di proprietà del Touring è rappresentata da buoni del Tesoro.

III. Le spese per le pubblicazioni. — Nelle *Spese* appare una somma imponente: lire 5.311.335,16, per *Le Vie d'Italia*, il *Fogliet-*

(1) L'associazione Vitalizia importa, per l'Italia e Colonie L. 150,20 (Estero L. 250,20). I Soci Vitalizi Fondatori della Sede versano L. 100 in più. Per i Soci di almeno due anni il versamento è ridotto di 10 lire.

to d'Informazioni, *La Sorgente*, *Le Strade*, il *III volume della Guida dell'Italia Centrale del T. C. I.*, il *IV Fascicolo dell'Atlante Stradale d'Italia del T. C. I.*, l'*Annuario Generale*, la *Guida della Libia*, il *Manuale Alberghiero*, l'*Opuscolo sugli impianti igienici*, lo *Annuario dell'Automobilismo* e per varie altre pubblicazioni minori. Arido elenco questo, ma quanta forza di propaganda turistica e colturale ne emana! E quanta somma di lavoro nell'interesse generale del Paese! Il prodotto dimostra che la grossa somma fu amministrata con rigore e con oculatezza nell'intento di raggiungere le maggiori economie.

IV. La propaganda ha richiesto la cospicua somma di L. 395.603,85, assai superiore a quella dell' esercizio precedente perchè comprende tra altre L. 100.000 quale prima impostazione per la propaganda nell'America Latina. La rimanenza venne destinata come negli scorsi anni all'organizzazione ed ai rapporti col Corpo Consolare, al servizio dei ribassi e degli affiliamenti e a tutto quel complesso di stampati, pubblicazioni, medaglie, distintivi, diplomi, targhe di benemerenza indispensabili per la diffusione del Sodalizio. E poichè la propaganda è intimamente connessa con l'opera degli egregi nostri Consoli, vada ad essi, da questo documento fondamentale nei rapporti coi Soci, la riconoscenza vivissima del Consiglio del Touring. Molti di essi dimostrano un'attività inesauribile, specialmente nel raccogliere nuovi Soci: sono le api operaie del nostro grande alveare.

V. Alcuni lavori compiuti nel 1923. — Vennero già diffusamente illustrati ne *Le Vie d'Italia* e più in breve nel *Foglietto d'Informazioni*. Non vi è posto qui che per un riassunto rapidissimo, sufficiente però per dimostrare come le idealità programmatiche del Touring vengano tradotte in atto con mezzi poderosi.

1. *Le Vie d'Italia* si sono ormai imposte all'attenzione di un pubblico sempre più vasto, hanno raccolto larghe simpatie, esercitano una funzione ben determinata di propaganda per la conoscenza del Paese e per l'incremento del turismo, ed hanno soprattutto acquistato una grande autorità presso il Governo, gli Enti pubblici e gli italiani in genere, sì che le questioni dibattute nelle sue colonne, le proposte, gli ammonimenti, le inchieste, gli studi critici o gli articoli di propaganda che *Le Vie d'Italia* pubblicano, trovano una eco pronta, sensibile e potente, riescono a rimuovere ostacoli che impacciano lo svolgersi del movimento turistico, determinano una favorevole predisposizione dello spirito pubblico verso questioni di non piccola importanza per le sorti del Paese nostro. L'originalità della redazione è assoluta, la selezione degli articoli severa; nulla si pubblica che non abbia in sè una propria ragione d'essere. La misura e l'oggettività sono sempre rispettate nelle colonne de *Le Vie d'Italia*, la loro indipendenza è del pari indiscutibile. La cura posta nella presentazione degli scritti e del materiale illustrativo è sempre grande; la bellezza delle incisioni è ormai una caratteristica della nostra *Rivista*. Il volume del 1923 conta 1400 pagine e 1200 incisioni. Il prezzo di abbonamento è stato conservato nella misura dello scorso anno, anzi con una lieve riduzione di prezzo per gli abbonamenti fatti dopo il 15 di dicembre. La tiratura è in regolare aumento.

Come ogni buon italiano deve sentire il dovere e l'utilità di associarsi al Touring, così in ogni famiglia non dovrebbero mancare *Le Vie d'Italia*, che soddisfano al compito di istruire dilettando.

2. *Guida dell'Italia Centrale*. — Il III volume descrive il territorio a ovest della linea ferroviaria Firenze-Arezzo-Perugia-Foligno-Terni-Roma.

Il paese meraviglioso descritto in questa opera è ancora scarsamente noto a troppi: è orgoglio del Touring di averne diffusa la conoscenza in una prima ediz. di 280.000 esemplari, dati gratuitamente ai Soci. Sono 618 pagine, con 36 tra carte e piante. Nei circa settanta itinerari in cui il volume è diviso, parecchie delle quali descrivono bellezze di paesaggio insuperabili, si toccano certo più di cento centri degni di essere visitati o per l'aspetto pittoresco, o per i monumenti, o per singolarità proprie di positura e d'arte. L'opera del T. li rivela agli italiani stessi. Il volume è il decimo della grandiosa serie della *Guida d'Italia del T. C. I.*, monumento di devozione al Paese, elevato dal T. secondo le proprie forze.

3. *Il IV Fascicolo dell'Atlante Stradale d'Italia del T. C. I. al 300.000* si è arricchito nel '23 di altri otto fogli dati gratuitamente ai Soci. Essi ne hanno dimostrato sommo gradimento; l'efficacia di questa grande pubblicazione nel campo della propaganda geografica turistica è dimostrata dalla sua mole inaudita: l'edizione fu di 2.500.000 fogli.

4. *L'Annuario Generale* distribuito a tutti i Soci nel '22, venne dato pure gratuitamente ai Soci nuovi del '23 e costituì un mezzo di propaganda formidabile. La varietà, la quantità, l'importanza e la praticità delle notizie che contiene ne fanno un manuale indispensabile. Esso viene pure dato gratuitamente ai Soci nuovi del '24.

5. *L'Annuario dell'Automobilismo e del Motociclismo*, così vivamente atteso dopo la precedente edizione del 1915 apparve, come è ovvio pensare, radicalmente trasformato, in una redazione completamente originale. Il volume di 700 pagine con circa 400 incisioni si è subito imposto per ricchezza, varietà, precisione di notizie. Tutto quanto riflette l'automobilismo, il motociclismo, la motonautica vi è trattato sotto tutti gli aspetti. Si comprende perciò come la prima edizione sia stata esaurita in pochissimi mesi, così da esigere subito una ristampa.

6. *La Guida della Libia*. — Mancava ancora una Guida ben fatta e pratica di questo paese che è nostro e così vicino: nè era pos-

sibile pensare che privati editori potessero affrontare l'impresa perchè le opere del genere sono ben scarsamente redditizie. Solo il T. poteva pensare a quest'opera patriottica e vi ha provveduto con onere finanziario notevole, certo di avere il consentimento di tutti i Soci. Il successo dell'opera fu maggiore dello sperato; la prima edizione fu subito esaurita e si preparò immediatamente una ristampa. La Guida è in due volumi di 240 pagine ciascuno riccamente illustrati, con due belle Carte della Tripolitania e della Cirenaica, donate dal Ministero delle Colonie, che assunse il patronato della pubblicazione.

7. *La Seconda edizione di « Liguria, Toscana a nord dell'Arno, Emilia ».* — Dalla prima (1916) ad oggi, si sono verificati nelle regioni descritte mutamenti così grandi che la nuova edizione fu un vero rifacimento. Tutto il testo fu scrupolosamente riveduto ed aggiornato.

In particolare si tenne conto dei mutamenti delle collezioni artistiche, dei Musei e della destinazione di edifici, dei cambiamenti di nome delle vie e piazze, delle nuove costruzioni e delle demolizioni, dei nuovi monumenti, ecc. Nè si trascurò di far tesoro degli studi e delle ricerche nei sette anni intercorsi fra la prima e la seconda edizione, che illuminarono questioni discusse od incerte dell'arte e della storia. Specialissime cure ebbero le notizie riguardanti ferrovie, tranvie, vetture, servizi automobilistici, alberghi e ristoranti e in generale tutti quei dati di indole pratica che sono di grandissima utilità per i turisti. Circa diecimila cambiamenti furono apportati. La dotazione cartografica venne pure accuratamente corretta ed aggiornata.

Anche in questo importante lavoro il T. fu aiutato da Collaboratori numerosi ed autorevoli, ai quali esprime qui la sua più viva riconoscenza.

8. *La Carta Aeronautica.* — Al principio del novembre scorso il Commissariato dell'Aeronautica avendo per iniziativa di S. E. Mercanti deciso di dotare la R. Aeronautica di una Carta apposita, apriva all'uopo trattative col Touring, il quale pose subito ben volontieri a disposizione il suo materiale ed i suoi mezzi.

Uno studio tecnico fu compiuto con grande rapidità, cosicchè in brevissimo tempo il Presidente del T. insieme colle LL. EE. Finzi, Vice Commissario e Mercanti, Intendente Generale, poteva presentare all'Alto Commissario per l'Aeronautica, S. E. Mussolini, i primi 4 fogli della nuova Carta. Questa è stata fatta utilizzando il fondo della *Carta d'Italia al 300.000 del T.*, opportunamente modificato nei colori e in molti dettagli. Inoltre contiene dati speciali, come le rotte principali, con le distanze e gli angoli di rotta nei due sensi, le cuspidi più emergenti di montagne lungo le rotte, gli angoli di declinazione magnetica agli incroci dei meridiani e dei paralleli di 30 in 30 minuti, le rotte obbligatorie per il passaggio dei confini, le zone proibite al volo, gli aeroporti nella loro forma precisa, la direzione dell'atterramento più conveniente in ciascuno di essi, le qualità dei servizi di ciascuno, i campi di fortuna, gli idroscali, ecc. L'Italia è ora la prima Nazione del mondo in possesso di una Carta Aeronautica estesa a tutto il territorio. Si tratta di una Carta provvisoria d'esperimento che permetterà di stabilire in seguito utili perfezionamenti. Caratteristico questo fatto: la Commissione costituita presso la R. Aeronautica aveva espresso il parere che una carta speciale si sarebbe potuta costruire *ex-novo* colla spesa di circa un milione. Effettivamente parve che tale spesa dovesse salire notevolmente, forse a un milione e mezzo e il lavoro impegnare un periodo di tempo lungo, forse di 5 o 6 anni. Il T. potè compiere, coll'aiuto dei dati forniti dalla R. Aeronautica, tutti gli studi relativi e consegnare l'intiera edizione della Carta fino alla Calabria in tre mesi e mezzo: 40 fogli che costituiscono quasi il totale perchè non mancano più che la Calabria, la Sicilia, la Sardegna e la Corsica, che saranno consegnate in giugno. E, invece di un milione e mezzo di spesa... 40.000 lire!

Il Presidente del T. venne pure incaricato di rappresentare il Governo italiano nella Sottocommissione Cartografica della Commissione Internazionale di Navigazione aerea.

9. *La propaganda alberghiera* diventa ogni giorno più una delle attività fondamentali del Sodalizio. Del *Manuale dell'Industria Alberghiera* fu data notizia nella Relazione per il passato esercizio: era, mentre scrivevamo quelle righe, in corso di preparazione. Febbrile preparazione se si pensa che dal giorno in cui la Commissione Miglioramento Alberghi del T. ne deliberò l'esecuzione, a quello in cui furono distribuite le prime copie, intercorsero poco più di 5 mesi. Eppure quanto materiale fu raccolto, vagliato, elaborato, quante collaborazioni ottenute in quel breve periodo di tempo! L'opera incontrò il pieno favore dei competenti: i periodici tecnici esteri e la stampa, in genere, italiana ed estera, espressero giudizi lusinghieri su questo Manuale, indice del cui successo è la sua pronta larghissima diffusione. Il T. mise l'opera in vendita a prezzo di propaganda (tale da non ripagare neppure delle spese di composizione, stampa e rilegatura): gli albergatori ed i lavoratori d'albergo e mensa ne fecero largo acquisto, sì che una prima cospicua tiratura fu esaurita e si dovette procedere ad una ristampa. Esso si va diffondendo anche nelle famiglie e nelle industrie che trattano coll'albergo: costruzione, mobili, addobbi, ecc.

Il volume conta 976 pagine, 348 incisioni e 63 modelli esplicativi e tratta ogni aspetto dell'industria alberghiera: dalla sua storia, al suo sviluppo in Italia ed all'Estero, ai rapporti col turismo, con la legge, col fisco, ecc.: dalla costruzione dell'albergo, agli impianti, alle finiture, agli arredi, ecc.; dai cibi ai vini, dalla contabilità al controllo, alla corrispondenza alberghiera, ecc. Particolarmente

notevole la parte dedicata all'esame delle attribuzioni delle singole categorie e specialità di personale d'albergo: di grande valore per il miglioramento degli addetti d'albergo del nostro Paese.

L'ENIT acquistò un notevole numero di copie dotandone le scuole da esso create, i propri Uffici e parecchi ambienti ove poteva riuscire utile. Inoltre volle premiarla con la grande sua medaglia d'oro, riservata alle massime collaborazioni e la prima che sia stata assegnata, accompagnandola con una lettera lusinghiera dell'illustre presidente sen. Rava.

Accanto al Manuale continuò la propria missione di progresso, una piccola ma preziosa pubblicazione *Gli impianti igienici nei piccoli alberghi*, insistentemente richiesta e largamente diffusa.

Nello scorso anno venne pure organizzato un *Concorso per il miglioramento dei piccoli alberghi della Toscana, dell'Umbria e del Lazio*, con 115.000 lire di premi (delle quali 40.000 del Touring, 35.000 di amici del T., 40.000 dell'ENIT).

Il Concorso ha destato il pratico interessamento degli amici del turismo in molte località delle regioni a cui era riserbato, ha dimostrato quale enorme vuoto siavi da colmare nella quasi totalità dei piccoli centri mancanti di qualsiasi appena tollerabile organizzazione alberghiera, e la renitenza dei piccoli alberghi a trasformarsi seriamente. Su 129 località si poterono indurre, il più spesso con sforzo, solo 52 alberghi a mettersi nel Concorso ed a condurre a termine le opere iniziate. Tra di essi 35 furono giudicati degni di premio o almeno di incoraggiamento con una spesa complessiva di poco più di una ventina di mille lire. I risultati dell'iniziativa vanno valutati non tanto per la somma dei miglioramenti finora realizzati, quanto per il fecondo impulso che ha dato e per i promettenti inizi di un progresso che confidiamo sia per continuare. Per queste ragioni la Direzione del T. ha proposto all'ENIT la rinnovazione del Concorso pel 1924 nelle medesime regioni e con le medesime norme adottate nel precedente anno, confidando anche che si rinnoverà l'opera devota ed efficace di consiglio e di controllo attivamente data da Capoconsoli e Consoli locali e da alcuni competenti che li coadiuvarono.

La Mostra delle forniture alberghiere presso la Fiera Campionaria di Milano, che nel '23 raccolse così grande successo riunendo circa 120 Ditte produttrici dei più vari impianti alberghieri, venne ripetuta nel '24. I partecipanti superarono anche quest'anno il centinaio e, grazie all'esperienza fatta, il risultato fu ancora migliore. Gli espositori sentono il valore di queste espressioni collettive delle loro industrie promosse dal T. e in pari tempo apprezzando gli sforzi del Sodalizio per il miglioramento alberghiero gli dànno il loro cordiale appoggio.

L'insegnamento professionale alberghiero ebbe nello scorso anno uno sviluppo notevole ed una sistemazione organica nuova, che venne assai bene ad inquadrarsi nel programma di istruzione professionale predisposto dal Governo Nazionale. Con largo appoggio finanziario dell'ENIT e della Sezione di Milano dell'A.I.A., di Enti pubblici e di privati fu possibile al Touring, che diede opera d'organizzazione e personale competente, di svolgere regolarmente gli insegnamenti nei previsti tre corsi istituiti a Milano, Como ed Arona (centri da cui origina una grande quantità di lavoratori d'albergo) per preparare alla carriera alberghiera, con l'insegnamento del francese e di nozioni di economia e governo della casa, i giovanetti frequentanti il corso popolare (5ª e 6ª classe). Dopo il biennio di preparazione, che termina con quest'anno scolastico, essi saranno ammessi alla *Scuola professionale alberghiera* di Milano, alla cui organizzazione abbiamo dedicato particolari cure durante l'anno in corso. In locali ottenuti dal Comune di Milano (nella bella Scuola di via Ruffini, 6) furono predisposti impianti di cucina ed altro materiale per lo svolgimento degli insegnamenti pratici. Da febbraio a giugno di quest'anno fu così reso possibile di svolgervi un corso straordinario di arte cucinaria per i giovani che già lavorano negli alberghi e ristoranti di Milano.

Il Touring ha dunque portato e continua a portare un contributo positivo al miglioramento alberghiero. Quest'azione venne integrata con un'opera incessante e tenace di critica — specialmente attraverso *Le Vie d'Italia* — verso quegli albergatori che abusano della situazione attuale di monopolio per esigere prezzi troppo elevati o comunque di gran lunga superiori ai servizi resi. Si comprende perciò come il nostro atteggiamento, in difesa di legittimi interessi del pubblico, spiaccia a molti albergatori ed alla loro Associazione. Ma il T. persevererà nel cammino intrapreso tutte le volte che siano in gioco gli infiniti abusi a cui debbono sottostare coloro che viaggiano. Purtroppo la situazione alberghiera nostra è molto grave e su di essa ancora una volta richiamiamo l'attenzione non solo dei nostri Soci, ma anche delle Autorità e del Governo. La guerra ha fatto sparire parecchi alberghi, specialmente nei grandi centri: per quanto siano trascorsi cinque anni e mezzo dall'armistizio, nulla, si può dire, è stato creato in questo campo, mentre il Paese, trovato il proprio assetto, continua a progredire e a richiamare un numero enorme di visitatori per affari e per turismo. Sono bensì state fatte numerose operazioni finanziarie, cioè cessioni di alberghi da albergatore ad albergatore, con benefici enormi pei cedenti e con gravame esagerato pei viaggiatori sui quali i cessionari si rivalgono. Ma nessuna larghezza di vedute ha ispirato l'industria alberghiera: essa non accompagnò lo slancio determinatosi dopo guerra in tante altre e rimase stazionaria senza espandersi, paga di godere i frut-

ti di un effettivo monopolio. A mantenere questo stato di cose è giusto di riconoscere che vi contribuisce la bardatura di guerra degli affitti, che impedisce a chi pur ne avrebbe la volontà e i capitali di sgombrare aree ed erigere nuovi stabili. D'altra parte gli albergatori non trovano in generale alcuna spinta al miglioramento per il fatto che i loro esercizi sono sempre pieni. È una situazione dalla quale non crediamo che essi siano per ora capaci di uscire. L'unica, la vera soluzione sta nella costruzione di nuovi alberghi: a questa sacrosanta campagna il T. si dedica con intensità appoggiando iniziative, facendo redigere progetti, accordando patronati con le dovute cautele. L'iniziativa più concreta svoltasi sinora è quella di Milano per un grande albergo di alloggio che sia accessibile anche alle medie borse. La questione del prezzo è sempre posta alla base degli studi del T., poichè esso, pur vedendo con grande simpatia anche il sorgere di alberghi di lusso, i quali sono un coefficiente necessario e fruttuosissimo per il paese del suo progresso turistico specie in relazione al movimento dei ricchi stranieri turisti, ritiene infinitamente più rispondente agli interessi generali del momento di favorire il sorgere di alberghi informati a tutti i concetti moderni e non riservati solo ai ricchi ma accessibili anche a coloro, e sono la grande maggioranza — italiani e stranieri — che debbono subordinare i viaggi alla spesa.

10. *Il Turismo Scolastico.* — Questa iniziativa è in continuo sviluppo. Al numero già ragguardevole delle Commissioni Provinciali, si aggiunsero quest'anno quelle di Catania, Cividale, Cuneo, Fiume, Genova, Novi Ligure, Palermo: cosicchè sono attualmente una quarantina. Con la costituzione dell'Ente Nazionale di Educazione Fisica, il turismo scolastico ha ricevuto una consacrazione ufficiale, giacchè fa parte integrante del programma di quell'Istituto.

Il programma del T. pel turismo scolastico fu, fin dal principio, in tutto e per tutto corrispondente al nuovo orientamento ora finalmente voluto dalle Autorità superiori. Il Comitato Nazionale del T. in 11 anni di lavoro contribuì a questa evoluzione di idee e di metodi e dimostrò la bontà dei propri principî con gli splendidi risultati ottenuti, dei quali il Congresso per il primo decennio, tenutosi nella Pasqua dello scorso anno con il concorso di 300 alunni convenuti a Milano da tutte le regioni d'Italia e specialmente dalle Terre Redente, fu una superba affermazione.

Il nostro Comitato vede quindi schiudersi una più ampia strada per il suo cammino ed un più largo e fecondo terreno ove gettare il seme della sua opera buona.

11. *La Sorgente.* — Questo periodico, organo ufficiale del Comitato Nazionale del Turismo Scolastico del T. C. I., diffonde nelle famiglie e nelle scuole fra i giovani l'amore al turismo, fonte di salute fisica e morale, e contribuisce alla loro educazione facendo conoscere le più nobili iniziative nel campo dell'arte e del lavoro e richiamando l'attenzione dei lettori sulle bellezze della Patria. I giovani turisti stessi sono in parte i redattori del bel periodico colle loro brevi relazioni illustrate di gite collettive. Benemeriti per la diffusione del periodico sono in modo particolare gli Insegnanti e i Capi d'Istituto che spesso sono focolari di propaganda attivissima, approvando così le sane direttive che guidano la Redazione nella sua opera di bene.

12. *La propaganda speleologica.* — Il lavoro in pro della conoscenza delle grotte si è moltiplicato da parte del Touring ed ha ottenuto risultati pratici apprezzabili. In unione ad altre forze che svilupparono particolari indirizzi, ha cooperato attivamente a difendere dalla soffocazione burocratica ed a riorganizzare le Grotte di Postumia, riaperte al pubblico dopo importanti lavori di riattamento, come anche a valorizzarle presso i Ministri della Economia Nazionale, delle Finanze e della Guerra.

Parte importante ebbe il Touring nella clientela nuova creata in Italia a quelle Grotte, specie con la propaganda ne *Le Vie d'Italia* e cogli interventi diretti di ausilio locale in pro dei lavori in corso nel sistema delle Grotte di Postumia.

Si comincia da varie parti ad interessarsi alla speleologia turistica; si è costituito qualche gruppo di speleofili presso società alpine e le escursioni si fanno più frequenti.

Una grande opera si è assunto il Touring di pubblicare, la quale non avrà la pari, per ricchezza di dati, in alcun'altra estera e sarà, in Italia, la prima organica. Il nostro Sodalizio ha infatti offerto all'Alpina delle Giulie — e questa ha aderito — di riunire tutto il materiale veramente enorme di studio speleologico accumulato pazientemente in quaranta anni di esplorazioni dall'Alpina ed in parte sparso frammentariamente nelle sue pubblicazioni, presentando ora in un solo volume i magnifici risultati di tante ricerche. Per dare un'idea dell'importanza del lavoro possiamo far cenno che prima di guerra le grotte, caverne ed abissi studiati dall'Alpina ammontavano già a circa 500; oggi sono più di 1500. Sarà una statistica metodica e descrittiva delle Grotte del Carso Triestino e in parte dell'Istria e della Carniola, dando anche alla presentazione, con disegni, piante, sezioni e dati diversi, un carattere turistico che invogli il pubblico in genere e non soltanto quello degli studiosi a più larghe visite. L'I. G. M. ha promesso con grande cortesia di dotare l'opera di una Carta speciale delle Grotte.

Uno degli scopi del Touring con questa pubblicazione che desterà certo un grande interesse per l'originalità e la copia delle notizie è che l'esempio di quanto si è esplorato nel Carso, desti l'attenzione degli escursionisti sulle numerose e vaste zone carsiche italiane in cui una larga messe di scoperte nuove, certamente molto interessanti, potrà facilmente essere raccolta. Si allargherà così quella co-

noscenza di fenomeni, la cui importanza agricola, industriale e commerciale è fuor di dubbio grandissima.

VI. Il servizio Dogane. — Il servizio dei trittici ha presentato un notevole incremento. Al 31 dicembre i depositi a garanzia ammontavano a 11 milioni e mezzo contro 6 e tre quarti del 1922. La comodità di depositare la cauzione doganale presso il T. evitando perdite di tempo alla frontiera ed anche di denaro pei cambi, è sempre più apprezzata dalla maggioranza degli automobilisti.

Però questo servizio deve essere sempre seguito con grande cura e il suo incremento importa per il T. C. I. un aumento anche di onerosi servizi sussidiari. La conduzione della parte finanziaria deve essere molto diligente e consiste in determinati controlli assolutamente esatti a partite più numerose. Ma molto più importante è la parte che riguarda il movimento dei documenti doganali, poichè essendo aumentato il loro numero è anche cresciuto (forse più che in proporzione) il numero di quelli che deve essere regolarizzato dopo che i titolari hanno finito di servirsene senza osservare qualche formalità.

Questo lavoro è tutt'altro che semplice, dà luogo ad una corrispondenza ingentissima ed esige che siano tenuti in conto gli interessi spesso antitetici degli automobilisti e della Amministrazione pubblica.

Agli stati esteri ammessi al nostro servizio si sono finalmente potuti aggiungere, dopo difficili accordi, lungamente studiati, Germania ed Austria per stabilire un sistema che tenesse conto, ad un tempo, dei loro desideri e delle nostre responsabilità economiche.

Il problema di sostituire il deposito delle cauzioni doganali con una polizza di assicurazione è stato studiato con molta diligenza e crediamo che prossimamente si potrà cominciare un esperimento.

Ripetiamo per i nuovi Soci quello che esponemmo l'anno scorso per dare un'idea della somma di responsabilità materiali che incombono al Touring. Il T. ha ottenuto dal Governo fin dal maggio 1903, il riconoscimento del trittico da esso emesso per cauzionare l'importazione temporanea in Italia di auto straniere, in sostituzione del versamento in contanti fatto al confine dei diritti doganali. I trittici per l'Italia vengono inviati in bianco dal T. alle Società estere corrispondenti (Olanda, Belgio, Norvegia, Danimarca, Svizzera, Finlandia, Inghilterra, Spagna, Germania, Francia, Cecoslovacchia, Svezia, Austria) e da queste viene rilasciato ai loro Soci che si recano in Italia. Di questi trittici che cauzionano per lo più grandi e costose vetture di ricchi turisti, sulle quali pesa ingente il dazio del 35 % *ad valorem* è responsabile il T. verso le nostre Dogane (con rivalsa eventuale verso le Società estere) nel caso di inadempienza o irregolarità.

Dal numero dei trittici italiani consumati dall'estero, possiamo dedurre che lo Stato italiano accetta i tagliandi dei nostri trittici in rappresentazione di un valore complessivo di qualche diecina di milioni. Lo Stato accordando tale prova di fiducia ha riconosciuto la importanza morale e la solidità economica del T. C. I. Il T. è giustamente orgoglioso tanto di questo riconoscimento quanto del modo ineccepibile col quale il servizio è sempre stato fatto. Ed è anche qui opportuno di dire che questo servizio venne sempre fatto dal 1903 ad oggi, contro un riconoscimento di sole L. 10 per ogni trittico, mentre l'amministrazione di ognun d'essi costa effettivamente in media circa L. 70.

VII. Per i lavori in corso o in preparazione. — Essi sono di mole ed importanza tale da rendere necessario l'accantonamento di una forte cifra per *impegni vari di bilancio* (L. 1.860.018,04). L'esame sommario di essi dimostrerà, più di ogni apprezzamento generico, quale sviluppo sempre più largo vada assumendo l'opera del T. e quindi con quanta oculatezza e prudenza occorra provvedere al loro finanziamento.

1. *L'ultimo Volume della Guida dell'Italia Centrale* (verrà dato gratuitamente ai Soci di quest'anno) comprenderà l'interessante sguardo d'insieme sull'Italia Centrale e la descrizione del territorio a est e a sud della ferrovia Firenze-Perugia-Terni-Roma. Un volume dunque che come l'altro (il III) illustrerà incomparabili bellezze d'arte e di natura assai poco note. Consterà di circa 550 pagine con 8 piante e con 14 carte geografiche ed è in corso avanzato di stampa. L'edizione raggiungerà press'a poco le 300.000 copie: cifra eloquente che denota la forza di propaganda del T. e che fa pensare al costo di simile opera ed ai mezzi formidabili che occorrono per tradurre in atto anche le più belle idealità.

2. *Il V Fascicolo dell'Atlante Stradale d'Italia del T. C. I.* in corso di distribuzione gratuita (al momento di licenziare alle stampe questa Relazione ne sono già state spedite 200.000 serie) comprende i fogli: 32, Frosinone-Gaeta; 33, Napoli-Benevento; 34, Foggia-Volture; 35, Barletta-Potenza; 36, Bari-Brindisi; 37, Salerno-Cilento; 38, Lagonegro-Castrovillari; 39, Taranto-Sibari. La pubblicazione ha dunque raggiunto i 40 fogli (esemplari 10.680.000 complessivamente). Il grosso lavoro compiuto permette di cominciare subito un'altra importantissima pubblicazione:

3. *La Grande Carta Automobilistica al 300.000 del T. C. I.* — Sarà in 8 fogli di cent. 80 × 110 ripiegati a libretto nella comodissima forma della attuale nostra carta automobilistica 1:650.000. Essa rappresenterà per l'automobilismo un completo documento di viaggio. Prossimamente verrà data notizia delle caratteristiche di questa grande opera, che si lascerà addietro, se non erriamo, ogni altra carta automobilistica finora pubblicata.

4. *La Guida d'Italia per gli Stranieri* ha fatto un passo molto importante. Compiuto il I volume dell'edizione francese nel '23, subi-

to si è provveduto alla versione inglese: non semplice traduzione, ma adattamento alle esigenze del pubblico anglo-sassone e aggiornamento ad un tempo. Occorre ricordare che si tratta di un volume di circa 650 pagine con 26 carte geografiche e 30 piante di città per rendersi conto della portata del lavoro. Esso è ormai quasi completamente pronto e stampato. L'esclusività della vendita in tutto il mondo venne data alla potente Casa Muirhead Mac Millan Co. Ltd. di Londra. Contemporaneamente si è portato a compimento il II volume della Guida in francese: « Rome, l'Italie Méridionale et les Iles », altro grosso e faticoso lavoro per il quale si sono dovute superare difficoltà non indifferenti: basti pensare ad un argomento come Roma e alla descrizione dell'Italia Meridionale, per i quali non si è ancora provveduto nella nostra Guida d'Italia per i Soci italiani. Sforzi enormi si dovettero fare anche per la cartografia, creata completamente con elaborazioni scrupolose, lunghe e pazienti. Le numerose tavole relative alla parte archeologica di Roma, ai massimi monumenti, ai dintorni della città hanno costato ricerche minuziosissime, sopraluoghi frequenti e collaborazioni scelte fra le più autorevoli. In complesso il volume di circa 650 pagine contiene 21 carte geografiche, 10 piante di città, 10 carte archeologiche. I risultati ottenuti sembrano al vostro Consiglio veramente soddisfacenti e tali da giustificare i sacrifici anche economici che si fanno per quest'opera il cui valore morale di propaganda e pratico non può sfuggire a nessuno. Si è ora incominciata la traduzione e la preparazione della Guida in lingua tedesca.

5. *La Carta delle Grigne*. — Compiuto in modo assai soddisfacente il difficile rilevamento della zona rocciosa e dell'adiacente in scala 1 : 10.000 con curve di 10 in 10 metri, col sistema stereofotogrammetrico, affidato all'Istituto Stereografico Italiano di Roma (primo esempio di rilevamento così vasto — 6000 ettari — fatto con mezzi privati), il lavoro è entrato nella sua fase di disegno ed incisione, per cui non è temerario sperare che col principio del prossimo anno possa essere terminato. Speriamo di dare al turismo alpinistico una carta non inferiore alle più belle straniere che illustrano gruppi di monti anche delle Alpi nostre. Il Touring avrà dimostrato di avere anche in questo speciale campo cartografico affrancata l'Italia, almeno potenzialmente, dalla supremazia estera purtroppo incontestata, e si augura di potere in seguito continuare quest'opera di redenzione colturale per altri gruppi di monti.

6. *Il grande Atlante Internazionale del T. C.I.* — L'opera massima tra le geografiche, che il Sodalizio abbia intrapreso sta per disegnarsi in linee concrete, mentre si scrivono queste pagine, in ambienti adatti a valutarne il progresso e l'importanza, il IX Congresso Nazionale di Geografia a Genova. Nell'Esposizione ad esso annessa figureranno circa 40 tavole diverse che senza dubbio saranno fatte segno all'ammirazione dei geografi radunati.

In una Memoria presentata al Congresso è scritto: « Quando l'Atlante sarà condotto a termine su queste basi, si lascerà indietro di molto qualsiasi più pregiata opera similare estera, soprattutto ora che, nel dopoguerra, le ristampe di lavori stranieri si mostrano prive di qualsiasi rinnovamento scientifico e tanto meno accurate e meno bene eseguite delle stesse pubblicazioni precedenti la guerra ».

Il raggiungere il termine dell'opera è ora essenzialmente questione finanziaria e di tempo, ma tutte la difficoltà tecniche sono state trionfalmente superate.

La Memoria conclude: « Nel giorno in cui il Grande Atlante Internazionale del T. C. I. vedrà la luce, i Soci del T. potranno inorgoglirsi che il Sodalizio di cui essi sono vita e forza abbia dato all'Italia una eccezionale manifestazione di maschia iniziativa privata. Ed il Consiglio, che da anni la persegue sorretto dalla loro fiducia, sarà in quel giorno ben contento di aver affrancato il nostro paese da una soggezione colturale, dalla quale solo il nostro Touring — oggi lo si può ben affermare — poteva redimerlo.

7. *Guida della Colonia Eritrea*. — L'accoglimento fatto dai Soci alla *Guida della Libia* ha sempre più persuaso il vostro Consiglio della necessità di una valorizzazione turistica delle nostre Colonie, per le quali purtroppo nulla si è ancor fatto. Suscita ammirazione ed invidia lo sviluppo enorme, prodigioso preso dopo guerra, per opera dei francesi, dal turismo internazionale in Marocco, Algeria, Tunisia per la concorde azione di ferrovie continentali e coloniali francesi, di Compagnie di navigazione, di alberghi. Ormai l'Africa Mediterranea francese è sfruttata con una rete di itinerari turistici, percorsi da migliaia e migliaia di frequentatori, per ora appartenenti alle classi ricche, con tutti i mezzi di trasporto — specie con auto — e non esclusi tratti in carovana e con campeggi superlativamente organizzati.

Al T. quando pensiamo a tale schiacciante superiorità d'organizzazione, là maturata in questi ultimi anni, valutiamo quanto lo spirito pubblico italiano sia lontano dal poterla comprendere e sentiamo che se l'aggiunta della *Guida della Colonia Eritrea* alla *Guida della Libia* è piccola cosa, pure non è del tutto piccola come atto di propulsione compiuto da un ente privato, con le proprie forze.

Il Ministro delle Colonie, che vivamente aveva sollecitato una simile illustrazione, comunicò il suo alto compiacimento, promettendo anche da parte delle Amministrazioni Coloniali, tutti gli appoggi morali e tutti gli elementi informativi utili al Touring.

8. *L'Annuario Generale* che prepariamo pel 1925 non sarà un'edizione aggiornata di quello del '22-'23-'24, ma presenterà una modificazione radicale che ne raddoppierà di colpo il

valore, con un'aggiunta a cui ci siamo decisi malgrado i riflessi economici che finora ci hanno trattenuto dall'adottarla. Esso oltre i Comuni conterrà tutte le Frazioni. Basta quest'accenno per indicare che il nostro *Annuario* sarà il documento turistico demografico più completo interessante e poderoso che si pubblichi in Italia. Conterrà inoltre una quantità di notizie prima non raccoltevi cioè, per ciascuna località, quella dell'organizzazione militare, civile, ecclesiastica, giudiziaria, ecc. Il nostro *Annuario* dovrà dunque essere rifatto completamente. L'edizione del 1922 era già il risultato di un lavoro di ricerca di notizie completamente originali, ma necessariamente risentiva ancora delle incertezze del momento. Molte cose hanno trovato assetto nel frattempo. In particolare vi sono stati profondi cambiamenti nelle circoscrizioni amministrative e giudiziarie; si è addivenuti alla sistemazione graduale (anche nella toponomastica) delle nuove Provincie. Ma il cambiamento sostanziale è l'aggiunta delle Frazioni che sono parecchie diecine di migliaia. S'impone così al vostro Consiglio un lavoro notevole in più dell'abituale, ma il provvedimento è di portata pratica inestimabile e non abbiamo esitato ad adottarlo, certi di fare un gran servigio ai Soci.

9. *Per una più larga espansione del T. nell'America Latina.* — Sotto questo titolo veniva annunciato nella Relazione dello scorso anno, in linee sommarie, un programma nuovo per il Touring, ispirato dai rapidi progressi fatti dai paesi del Sud-America in tutti i campi sociali, dall'importanza morale e materiale sempre crescente che vi hanno assunto le Colonie italiane e dalla simpatia con la quale sono accolti i nostri connazionali. La nuova generazione che viene dagli emigrati nostri nel Sud-America vi si nazionalizza e si eleva anche alle più alte situazioni politiche, finanziarie, commerciali, industriali, agricole. Tutto ciò ci ha data la sensazione di un nuovo, magnifico còmpito da svolgere: ritrovare, ringagliardire ed accrescere i nostri legami di fraternità cogli italiani od oriundi d'Italia che ci onorano laggiù con opere grandiose ancor troppo ignorate da noi; rendere sempre più intimi e cordiali i rapporti di amicizia coi paesi che li ospitano e diffondere in Italia ed all'estero la conoscenza dei multiformi aspetti delle energie delle giovani nazioni dell'America Latina, cui ci legano tanta comunanza di interessi e così forti vincoli di razza. Per poter raggiungere l'alto scopo che il Touring si è prefisso con questa sua nuova azione di carattere internazionale, il vostro Consiglio ha studiato un programma, in parte in corso di attuazione, che nel mentre manterrà il nostro Paese in contatto con le correnti vive, spirituali dei paesi sudamericani, consentirà pure a questi di far conoscere in Europa ed altrove, tanto attraverso una nuova Rivista *Le Vie d'Italia e dell'America Latina* che cogli altri mezzi che integreranno l'azione del Touring, il loro rapido, crescente, meraviglioso sviluppo.

La nuova Rivista, espressione della fraternità italo-americana, è parte integrale dei diritti della nuova categoria di Soci triennali stabilita come base dell'organizzazione. È stampata in Italia col concorso di scrittori italiani e sudamericani: fonde la descrizione delle più tipiche bellezze italiane e la raccolta delle informazioni sui più interessanti aspetti della vita nazionale, con la illustrazione delle bellezze, delle ricchezze e dei progressi delle fiorenti Repubbliche d'oltreoceano. I primi 4 numeri pubblicati fino ad ora consentono di dire che le finalità di questa pubblicazione sono completamente raggiunte. Dal punto di vista redazionale, illustrativo e tecnico essi furono unanimemente giudicati un vero splendore. È vivamente da raccomandare la diffusione di questa pubblicazione anche presso i nostri Soci in Italia, affinchè essi imparino a conoscere l'ambiente estremamente interessante in cui svolgono la loro attività milioni di italiani e dei loro figli, cittadini in parte d'altri Stati, ma sempre memori della Madrepatria.

L'alta finalità che si propone il Touring è apparsa così sana e nobile a coloro che ne hanno avuto finora notizia, che i primi appoggi ci sono venuti dalle più illustri personalità italiane riunite in Patronato: di esso fanno parte S. M. il Re d'Italia, le LL. AA. RR. i Principi di Casa Savoia, i Presidenti del Consiglio dei Ministri, del Senato e della Camera dei Deputati.

Un Comitato d'Onore ricco dei più bei nomi dell'Italia e dell'America Latina dimostra pure come si siano ottenute le più cospicue adesioni presso gli uomini di Governo, del Parlamento, tra le Associazioni e gli Enti pubblici, come pure nel campo delle lettere, delle arti e dei traffici.

A dare una prima intensa spinta alla propaganda specifica, il vostro Consiglio non esitò ad inviare laggiù un nostro grande conferenziere: l'on. Innocenzo Cappa, che tenne un ciclo di conferenze in Brasile, nell'Uruguay e in Argentina. Egli seppe rinfocolare con la sua smagliante parola, attraverso l'azione del Touring, i più vivi sentimenti di amor patrio. Successivamente il Touring potè, grazie all'interessamento dell'ing. L. V. Fossati-Bellani, partecipare ad una grande manifestazione di propaganda nell'America Latina, la Crociera della R. Nave «Italia». La mostra che il Touring vi ha organizzato a bordo suscita il maggiore interesse ed i nostri Rappresentanti sulla Nave allacciano, nei vari centri toccati durante il periplo dell'America, preziose fila di proficuo lavoro di propaganda a vantaggio del Sodalizio.

Gli appoggi raccolti dalle maggiori Personalità nell'America del Sud ci sono veramente preziosi, come prezioso è il contributo che ci accordò la stampa locale e quello che ci dànno o ci promisero Collaboratori d'ogni ordine e in tutti i campi delle Associazioni e delle

Federazioni di Associazioni italiane o nazionali di là. Porgiamo da queste pagine a tutti il nostro più vivo ringraziamento. L'azione del Touring nell'America Latina sta delineandosi felicemente tra il generale consenso e ci permette di ritenere che avrà degno sviluppo.

VIII. Le Gite Nazionali. — Nel '23 si organizzò l'Escursione in Sicilia: con successo grandioso e riuscì di pieno gradimento ai 280 partecipanti, numero massimo che fu possibile condurre in base alla potenzialità degli alberghi per una gita collettiva di alcune tappe di pernottamento. I luoghi visitati furono numerosissimi e fra i più interessanti e pittoreschi della Sicilia: Cefalù, Palermo, Monreale, Selinunte, gli Stabilimenti Florio, Girgenti, Siracusa, Catania, Randazzo, Giarre, Taormina, Messina. E mentre il grosso della carovana effettuava il viaggio intorno all'Etna, una squadra di 60 escursionisti raggiungeva la vetta del maestoso vulcano, coll'impreveduto spettacolo dell'eruzione del cratere nord-est, che doveva costituire nei giorni seguenti un angoscioso pericolo per alcune città pedemontane. L'escursione aveva termine a Messina, lasciando nell'animo di tutti i partecipanti ricordi incancellabili e sentimenti di viva e profonda riconoscenza verso preziosi Collaboratori e verso le ospitali Autorità locali e le popolazioni per le loro accoglienze festose. E poichè numerose inscrizioni in soprannumero non s'erano potute accogliere, la escursione all'Isola meravigliosa si sta ripetendo quest'anno mentre questa Relazione si diffonde fra i Soci.

Per questo stesso tempo fu pure da noi organizzata la *prima settimana di turismo motociclistico in carovana,* col concorso delle Associazioni motociclistiche. Questo modernissimo automezzo può essere un prezioso strumento di penetrazione turistica se i motociclisti si abitueranno ad usi che non siano soltanto quelli della velocità e della gara. È matura anche per il motociclo la naturale scissione che si verificò per il ciclo e l'auto, la distinzione fra sport (nel senso tecnico della parola) e turismo. L'itinerario è particolarmente ricco di attrattive: ha per prima sua meta i campi di battaglia, ove verrà fatta la celebrazione del 24 maggio, la Venezia Giulia con la visita delle Grotte, indi Fiume, e per mare a Zara e ad Ancona, poi per Fabriano, Assisi, Perugia, Arezzo e Firenze a Bologna, indi a Milano.

IX. Il Campeggio di By. — Anche questa iniziativa intesa a offrire ai Soci un breve soggiorno in montagna che consenta una discreta comodità, in relazione coll'ambiente, senza nulla perdere di quella rusticità che deve costituire una diversione ed un antidoto alla deprimente vita cittadina, offrendo inoltre la possibilità di belle, interessanti e facili escursioni, ha incontrato il pieno gradimento dei Soci, che hanno dimostrato la loro viva soddisfazione sia per la scelta del luogo, la Conca di By, una delle più belle e meno conosciute regioni delle nostre Alpi, sia per l'organizzazione che riuscì inappuntabile sotto ogni rapporto. Quattrocentocinquanta campeggiatori, in tre turni, dal 1° al 30 agosto profittarono di questa sana villeggiatura. È doveroso qui un ringraziamento caldo e riconoscente per gli aiuti dati dall'Autorità Militare, dai nostri Consoli di Aosta e per la prestazione impareggiabile della Commissione logistica.

X. Le commissioni ed i loro lavori. — 1. *Il Comitato Nazionale per la difesa dei monumenti e dei paesaggi italici.* — Nel corso dell'anno il Comitato ebbe molteplici occasioni di intervenire, su richieste che gli pervenivano da diversissime parti, per salvaguardare la integrità di monumenti o per difendere qualche minacciata bellezza panoramica. Naturalmente l'azione del Comitato non può essere che di intercessione presso le Autorità preposte all'osservanza delle leggi in materia: e non sempre questa intercessione viene da noi accordata perchè non sempre se ne ravvisa la opportunità. Conviene che sia riconosciuto il valore del monumento o il grado d'offesa che verrebbe arrecato al paesaggio, perchè si abbia a sollecitare l'intervento delle Sopraintendenze regionali o delle Autorità Comunali o, nei casi più gravi, della benemerita Direzione Generale delle Belle Arti.

Prendiamo però occasione per ringraziare dei pronti consensi che abbiamo trovato in tutti codesti Enti, forse appunto perchè non abbiamo chiesto se non dopo la persuasione che quanto si chiedeva era legittimo.

Nel 1923 il Comitato pubblicò il suo secondo Opuscolo, che venne distribuito, come il precedente, in gran numero di copie dovunque poteva sembrare che esso portasse qualche utile consiglio. Contiene tre Relazioni: la 1ª è quella di L. V. Bertarelli sui Parchi Nazionali, cioè su una delle questioni che maggiormente avevano bisogno di essere chiarite davanti all'opinione pubblica.

Ma, oltre che con questo valido contributo, il Touring diede opera, mercè i suoi Rappresentanti, al periodo iniziale dei due Enti costituiti per il Parco Nazionale del Gran Paradiso e per quello dell'Abruzzo.

La 2ª Relazione, del prof. Giovanni Bognetti, tocca un argomento che è diventato di notevole attualità, proprio nello scorso mese e cioè la deturpazione di monumenti in periodi elettorali. Poichè è facile dimenticare, parve al Comitato di doverne ricordare colla circolare pubblicata nel fascicolo di marzo, le conclusioni alle Autorità Governative e Municipali, almeno dei principali centri di popolazione. Essa ebbe la fortuna di incontrare l'unanime e più cordiale approvazione, tradotta in precise disposizioni, che i Municipi adottarono o riconfermarono nei riguardi della propaganda elettorale. Chi ricorda a quali sconci fossero andati soggetti molti pregevolissimi monumenti al tempo delle ultime elezioni politiche, non può non compiacersi pensando che le disposizioni attualmente adotta-

te avranno salvato da nuovi danni molte opere degne di ogni rispetto.

Infine l'opuscolo riporta la bella Relazione dell'avv. Doro Rosetti sulle cartoline illustrate di paese. Anche in questo campo il Touring non volle limitarsi alla trattazione teorica, ma cercò di entrare nella via dei pratici provvedimenti. Epperò, approfittando dell'Esposizione Fotografica che si tenne in Torino nel maggio-giugno del 1923, vi bandì un Concorso per chi illustrasse in modo conveniente qualche itinerario delle Guide d'Italia e un altro per illustrazioni relative all'Italia Meridionale ed alle Isole.

Il Concorso non trovò un numero di concorrenti pari alle speranze nostre ed anche la qualità dei lavori ci convinse come convenga perseverare su questa via per ottenere risultati non inferiori a quelli che si ottengono altrove, dove pure mancano soggetti così degni come gli italiani di essere riprodotti. Tuttavia si ebbero saggi promettenti che permisero di assegnare anche qualcuno dei premi.

2. *La Commissione Miglioramento Strade*, la cui costituzione è attualmente di molto ampliata, cosicchè comprende oltre 150 Membri, per la massima parte alti Funzionari tecnici di Provincie e Comuni, svolse nell'anno decorso un notevole lavoro. Se le riunioni plenarie si fanno rare in quanto importano una sensibile spesa per tante persone che accorrono alla Sede del Touring anche dalle più lontane città, queste riunioni assurgono a importanza quasi di congressi e la Presidenza della Commissione ne trae le direttive per lavori proficui e fondati su solidi consigli.

Degno di speciale menzione lo studio della questione del cottimo nella manutenzione stradale. Ebbe non solo viva discussione in seduta plenaria, ma altresì un successivo studio particolareggiato da parte di una speciale Sottocommissione che da un'inchiesta presso tutte le Provincie, onde conoscere e raffrontare le vigenti usanze locali, ebbe una raccolta di utilissimi elementi, per gran parte prima ignorati, che permetteranno d'impostare su basi sicure la soluzione di questo pratico problema stradale, la cui importanza economica non sfuggirà certo ad alcuno.

Ma una materia di scottante attualità venne allo studio delle nostre Commissioni dallo scorcio dell'anno passato, nell'imminente scadenza dei pieni poteri accordati al Governo per la riforma delle pubbliche amministrazioni. Furono allora emanati tre Decreti che interessano a fondo il turismo e dai quali si ebbe motivo di spiegare azione immediata diretta in parte a tentare modifiche di alcune statuizioni che sembrò utile di perfezionare e di qualcuna che si ritenne dannosa.

3. *La nuova legge sulla classificazione delle strade.* — Il tradizionale ordinamento (legge 20 marzo 1865) ripartiva le strade in nazionali, provinciali, comunali, vicinali, mantenute dallo Stato, dalle Provincie, dai Comuni, dai Consorzi. Nazionali le grandi arterie congiungenti le principali città e le strade di valico alpino ed appenninico, fatta eccezione per quelle fiancheggiate da ferrovia, nel qual caso passavano tra le provinciali. Questa classifica e riparto di spese aveva creata una situazione di non buona viabilità, in quanto specialmente era ridotto a troppo stretto confine l'intervento dello Stato nelle cure e nelle spese per la viabilità generale, in quanto molte Provincie si trovavano impotenti a fronteggiare le attuali esigenze di manutenzione per le grandi arterie stradali declassificate dalle nazionali perchè parallele alle ferrovie, in quanto molte strade pure importanti affidate ai Comuni erano mantenute in modo inadeguato alle attuali esigenze per insufficienza di mezzi e d'organizzazione. Il Decreto 15 novembre 1923 riformò profondamente questo tradizionale ordinamento. La nuova legge, lasciando immutato quanto riguarda le vicinali, classifica le strade in quattro classi secondo la loro importanza, aggiungendovi come quinta le strade militari di guerra. La prima classe, corrispondente press'a poco per definizione alle antiche nazionali, senza il criterio declassificatore della ferrovia parallela, è mantenuta dallo Stato a metà spese con le Provincie; la seconda classe, che comprenderà la massima parte delle antiche provinciali, è mantenuta dalle Provincie col concorso di un quarto dello Stato; la terza classe, che comprenderà le meno importanti delle antiche provinciali e le più importanti delle antiche comunali, è mantenuta dalle Provincie a metà spesa coi Comuni interessati; la quarta classe, che comprenderà le meno importanti delle antiche comunali, è mantenuta dai Comuni; la quinta classe (ex-strade militari) sarà mantenuta dallo Stato con un concorso dei Comuni da stabilirsi caso per caso.

La nuova legge prevede inoltre la facoltà nello Stato di affidare alle Provincie la manutenzione di strade della 1ª classe o di assumere la manutenzione di strade della 2ª nell'interesse della buona manutenzione, fermi restando i reparti delle spese. Nel caso di trascurata manutenzione di strade della 3ª o 4ª classe, lo Stato provvede alla nomina di una Commissione con l'incarico di rimettere quelle strade in condizioni normali a spese dell'Ente interessato.

Questo congegno, qui schematicamente riassunto, crea una quantità di nuovi problemi, d'ordine tecnico, amministrativo e finanziario, che non potevano sfuggire all'esame della nostra Commissione Miglioramento Strade. Questa ne trattò infatti in due sedute cui parteciparono 86 membri, tra i quali 54 Ingegneri Capi di Uffici Tecnici Provinciali o Comunali, numerosi Presidenti o Deputati Provinciali, Assessori o Commissari Comunali.

L'ordine del giorno votato in quell'occasione riassume con precisione le desiderabili modificazioni od interpretazioni della legge, perchè questa possa realizzare tutti i benefici effetti che il Legislatore se ne ripromette, evitando gli inconvenienti che dalla discus-

sione vennero messi in evidenza. Non è qui luogo di scendere a particolari. Ma non possiamo tacere la viva soddisfazione con cui abbiamo appreso dalla parola stessa del Ministro dei Lavori Pubblici, S. E. Carnazza, in una memorabile riunione che ebbe luogo il 25 marzo u. s. presso la sede del Touring, che la massima parte di quei voti sarà accolta in sede di regolamento. Si può tenere per certo che il Touring, per mezzo della sua Commissione Miglioramento Strade, ha in quest'occasione reso un segnalato servizio alla causa della viabilità.

4. *Il nuovo Codice della circolazione.* — Con altro R. Decreto 31 dicembre 1923 vennero regolate completamente *ex-novo* tutte le disposizioni relative alla polizia della circolazione stradale, sostituendo tutta la precedente legislazione sparsa in leggi e regolamenti emanati nel corso di cinquant'anni. In questa revisione vennero accolti taluni voti ripetutamente espressi dalla Conferenza Internazionale per la circolazione, tenutasi in Parigi nell'ottobre del 1921 (alla quale il T. partecipò con propri rappresentanti) e confermati dal Congresso Internazionale della Strada tenutosi in Siviglia nell'aprile 1923, quali — principalmente — la mano unica (a destra), la soppressione del limite di velocità per le automobili sostituendovi una precisa definizione delle responsabilità del guidatore, il divieto di lasciar vagare animali domestici per la strada, l'obbligo pel pedone di scansarsi quando un veicolo chiede libera via ed altri ancora. Con rammarico rilevammo però nelle nuove Norme un forte inasprimento del regime contravvenzionale per gli automobilisti, di che ci dolemmo non perchè giovi alla causa dell' automobilismo l' impunità degli imprudenti od inetti guidatori — chè anzi vorremmo fosse possibile sempre identificarli e punirli onde non nuocciano più oltre alla causa dell'automobilismo —, ma perchè ci parve non sufficientemente tutelata la guarentigia della piena obbiettività ed imparzialità da parte degli agenti accertatori delle contravvenzioni, interessati materialmente e prevalenti, come agenti giurati, colle loro testimonianze in condizioni che mettono il più spesso in profonda inferiorità di prova il presunto contravventore. Questa gravissima situazione si manifesta con innumerevoli condanne di automobilisti in casi di evidente iniquità. Altre cause di riserva da parte del Touring: la limitazione di peso per le biciclette a motore (30 kg.) non compatibile con le esigenze di questa produzione industriale, talune defatiganti procedure amministrative, gli eccessivi poteri concessi ai Comuni in materia di circolazione urbana e di procedimenti contravvenzionali, per tacere di altre minori.

Il brevissimo tempo intercorso tra la notizia dell'imminente emanazione delle Norme e la pubblicazione di queste, non consentì al Touring una sufficiente azione per ottenere che nella compilazione di dette Norme si tenesse conto delle opportune osservazioni del nostro Sodalizio. Ad ogni modo, la «*Commissione per l'Automobilismo, il Motociclismo, il Ciclismo ed i problemi connessi*» esaminò con grande rapidità il testo delle Norme appena ne ebbe cognizione, cioè pochi giorni prima che fossero pubblicate, e non essendo stato possibile ottenere una proroga, in quanto le Norme si volevano deliberare dal Governo in regime di pieni poteri, fu indirizzato al Ministero competente (e poi trattato in dettaglio di presenza) un particolareggiato Memoriale, che riuscì in parte apprezzabile efficace sebbene non abbia rimosse eccezioni fondamentali. Se il testo delle Norme non subì modificazioni, ormai impossibili ad introdursi dopo l'approvazione del Governo, una Circolare Ministeriale esplicativa temperò alcune delle disposizioni più gravose, onde anche in questo campo il Touring patrocinò prontamente e con non trascurabile successo la causa dell'automobilismo.

Ci piace qui riportare le parole con cui S. E. Carnazza, chiude l'importante circolare:

« Nel formulare queste Norme, scrive il Ministro, ho avuto presente ed intendo oggi riaffermare anche in questa sede, che l'industria turistica costituisce uno dei nostri più cospicui interessi e che pertanto essa deve essere curata e promossa con ogni buon volere da parte di tutti, Autorità e cittadini, di guisa che il nostro Paese possa avviarsi verso quella maggiore intensità di traffico, anche internazionale, che servirà a porlo nella luce migliore non solo per le bellezze naturali e per l'insigne patrimonio storico ed artistico retaggio del passato, ma ancor più per le opere tenaci e feconde del lavoro moderno sulle quali è fondato il suo immancabile avvenire economico ». Riconoscimento del più alto valore che dovrebbe essere tenuto presente dalle Autorità incaricate dell'applicazione delle nuove Norme di circolazione, col bandire dai loro propositi e vietare ai rispettivi agenti ogni forma di ostilità o di sfruttamento nei riguardi dell'automobilismo, del ciclismo, dello sport in genere.

5. *Le nuove tasse di utenza stradale.* — Il terzo Decreto, di cui è necessario far cenno (18 novembre 1923), riguarda vari provvedimenti tributari a favore delle Provincie e dei Comuni. In questi, notevolissimo un contributo annuo a carico di enti o persone che determinano « un più intenso logorio delle strade », contributo che si autorizza a imporre fino a raggiungere il terzo della spesa annua di Provincie e Comuni per la manutenzione delle rispettive strade.

Basta esporre questo dato di base e metterlo in relazione colle spese attuali di manutenzione e colla diversità di condizioni da Provincia a Provincia e da Comune a Comune per comprendere quale enormità sia stata sancita con evidente mancanza di considerazione degli elementi di fatto. La conseguenza diretta dell'applicazione del decreto, qualora fatta secondo le dichiarazioni spiegative date da Funzionari autorizzati, sarebbe stata il boi-

cottaggio della circolazione di veicoli d'ogni genere anche a trazione animale colla gravosità insopportabile di tasse eccessive anche se lontane dal raggiungere il terzo e con medioevali pedaggi da Provincia a Provincia e da Comune a Comune. Non è qui il caso di entrare in un esame di dettaglio di questo decreto che sarebbe stato un disastro nazionale se applicato puramente e semplicemente secondo le dichiarazioni avute. Basti soltanto l'affermare che il principio di massima, giustissimo e del resto patrocinato anche dal Touring, che chi usura in modo eccezionale determinati tratti di strada (cave, miniere, zuccherifici, fornaci, diboscamenti, ecc.) debba pagare il soprappiù di guasto che produce, aveva subìto una deformazione sostanziale.

Appena si delineò sull'orizzonte questa nuova grossa nube, il Touring sottopose il gravissimo argomento alla « Commissione per l'automobilismo, il motociclismo, il ciclismo e problemi connessi » che ne trattò in una seduta alla quale intervennero anche due alti funzionari del Ministero delle Finanze. Venne in quella seduta votato un elaborato ordine del giorno che fu presentato a S. E. il Ministro delle Finanze dal Presidente del Touring, accompagnato da autorevoli rappresentanti delle Industrie automobilistiche e della Confederazione Generale dell' Industria. In lungo e cordiale colloquio, il Presidente del Touring potè verbalmente svolgere gli argomenti che dimostravano la deformazione, i suoi inconvenienti tecnici così gravi da far ritenere il decreto inapplicabile e in particolare che dovrebbero dissuadere il Governo dal gravare maggiormente con nuove tasse sull'automobilismo, già tanto oppresso e dalle vigenti tasse di circolazione e dalle tasse sulla benzina. Questo nostro intervento fu veramente provvido per tutta la circolazione, specialmente per l'automobilismo. Al momento in cui scriviamo qui non possiamo dare alcuna precisa conclusione ma segnaliamo una prima dichiarazione di grande valore: la illuminata circolare del Ministro delle Finanze (11 marzo '23) che richiama in modo esplicito e chiarissimo l'interpretazione del decreto ad una imposizione non su tutti i veicoli ma solo su quelli che in maniera « anormale » usurano la strada. In secondo luogo la circolare esclude che Provincie e Comuni applichino il decreto prima che il regolamento sia approvato e pubblicato (qualche Comune aveva già imposto il pedaggio!) ed esclude che si possano stabilire pedaggi. Noi confidiamo che abbia accoglimento la nostra energica e ben documentata richiesta che nessun nuovo aggravio nè grande nè piccolo sia caricato alla circolazione a trazione meccanica qualunque essa sia, bene persuasi, all'infuori di ogni nostra simpatia d'ambiente, che è interesse generale economico e morale ogni ulteriore sviluppo dell'automobilismo sotto ogni forma.

XI. L'Istituto Sperimentale Stradale (Fondazione Puricelli) nel corso del 1923 andò assumendo sempre più precisa figura ed incominciò ad esplicare in pieno le funzioni per cui venne creato. Completata, traverso molte peripezie dovute alle difficoltà del commercio internazionale, la dotazione del macchinario pel Laboratorio di prova sui materiali stradali secondo l'iniziale programma, s'incominciò una proficua corrente di rapporti con gli Uffici Tecnici aventi governo di strade con prove di laboratorio e referti su materiali da essi inviati in uso o disponibili per le singole Amministrazioni. Oltre un centinaio di campioni dei più vari per massicciate e pavimentazioni, vennero inviati al Laboratorio dell'Istituto, che provvide ad eseguire le prove relative riferendone alle Amministrazioni interessate. Questo lavoro non è ancora terminato, poichè ogni materiale esige prove molteplici, di cui talune assai laboriose (come le analisi chimiche) o di lunga preparazione per quanto riguarda l'allestimento dei campioni (cubici o cilindrici di roccia a perfetta sagomatura). Interessa notare che il referto dell'Istituto agli Uffici richiedenti delle prove è assai spesso accompagnato da ponderati apprezzamenti sulle qualità dei materiali, sulle condizioni in cui possano trovare utile impiego, ovvero da richiesta d'informazioni sul comportamento dei materiali sperimentati nel pratico impiego su strada. Questa reciproca cooperazione fra Laboratorio ed Uffici è destinata a giovare grandemente all'uno ed agli altri, poichè la esperienza degli Uffici fornisce ai tecnici del Laboratorio i criteri per valutare la portata pratica dei coefficienti di resistenza determinati sperimentalmente su piccoli campioni di materiali, mentre il laboratorio diventa così il tramite per la diffusione e la positiva interpretazione della sparsa esperienza di tanti Uffici. Si rende così possibile evitare l'accettazione di materiali poco indicati, o correggere le condizioni d'impiego dei materiali d'uso corrente, o scegliere tra vari materiali disponibili il più conveniente, che non è sempre quello di minor prezzo.

Ormai i rapporti tra Laboratorio ed Uffici sono tali che il periodo d'avviamento può dirsi superato. Il Consiglio di Vigilanza dell'*Istituto Sperimentale Stradale* deliberò una tariffa generale per le prove di Laboratorio, sulla quale sono però accordati sconti speciali per le pubbliche Amministrazioni, tariffa che verrà d'ora innanzi applicata e che apporterà qualche concorso nelle ingenti spese di funzionamento del Laboratorio.

L'Istituto ha un importante lavoro di controllo sulle Autostrade Milano-Laghi, tra altro per l'esame di campioni di 600.000 quintali di cemento che vi si stanno impiegando.

Un riconoscimento pure di altissimo valore morale e di importo materiale notevole è l'assegnazione della tangente di L. 0,50 per ogni cento lire di lavori da compiersi su strade siciliane (importo dei lavori circa 70 milioni) in cinque anni, in corrispettivo delle prestazioni di controllo ai materiali colà da impiegarsi nella massicciata.

Prima di lasciare questo tema, giova ricor-

dare il campionario dei materiali stradali italiani, che si va formando presso l'Istituto, e che raggiungerà senza dubbio fra alcuni anni un'importanza notevole, costituendo una documentazione utilissima e finora intentata per questa tecnica della manutenzione stradale, la cui importanza va aumentando di giorno in giorno. Così dicasi dell'Archivio stradale amministrativo parimenti annesso all'Istituto, e che raccoglie quanti documenti possono essere procurati circa la gestione dei servizi stradali da parte delle Amministrazioni cui è affidata la manutenzione delle strade. Una visita significativa si ebbe ufficialmente all'Istituto da S. E. Carnazza, che volle recarvisi dopo la visita fatta alla Sede del T., ove tenne un discorso di carattere tecnico.

XII. «Le Strade». — Parallelamente al lavoro dell'Istituto procedette nell'anno decorso la pubblicazione de *Le Strade*, che compiva così il suo quinto anno di vita sotto le insegne del Touring. L'importanza e la notorietà di questo nostro organo specialmente destinato ad agitare le questioni stradali, a propagandare la causa della buona strada, a divulgare quanto di nuovo e di meglio si faccia presso ogni Nazione per riguardo alla tecnica, alla legislazione, alla finanza della strada, è andata ognora aumentando, sicchè ben possiamo dire che attualmente è per l'Italia l'organo più diffuso e autorevole in materia.

Tra i molti argomenti trattati nell'anno scorso meritano speciale menzione la discussione intorno al cottimo per la mano d'opera addetta ai lavori stradali, l'illustrazione delle Autostrade, i commenti al IV Congresso Internazionale della Strada, tenutosi in Siviglia nel maggio del 1923.

XIII. Il Congresso Internazionale di Siviglia costituì un avvenimento d'importanza grandissima per la causa della strada. L'Italia vi fu ufficialmente rappresentata da un'autorevole Delegazione, nella quale il Governo volle fosse compreso un rappresentante del Touring nella persona del Direttore del nostro Istituto Sperimentale Stradale. L'intervento dell'Italia a questo Congresso Internazionale era stato preparato nel 3° Convegno Nazionale Stradale organizzato dal Touring e tenutosi a Napoli nel giugno del 1922. Vi furono relazioni per l'Italia su ciascuno dei sei temi portati in discussione al Congresso di Siviglia, delle quali una dovuta al Presidente del T. C. I. ed altre due in collaborazione col Direttore dell'Istituto Sperimentale Stradale. Al Congresso di Siviglia venne dalla Delegazione italiana fatto invito a nome del Governo perchè il prossimo Congresso Internazionale si tenga in Italia e precisamente a Milano «Sede del Touring e delle Autostrade» e l'invito venne accettato in via ufficiale dalla Commissione internazionale permanente pel settembre del 1926. Non mancherà da parte del Touring la consueta preparazione per questo futuro Congresso, ed il nostro Istituto Sperimentale Stradale avrà qui largo campo di lavoro, e la sicurezza di un lusinghiero riconoscimento internazionale.

XIV. Le Autostrade. — La grandiosa impresa, che ebbe dal patrocinio del Touring il primo pubblico lanciamento, e dal Presidente del Consiglio l'inaugurazione dei lavori, prosegue con una magnifica rapidità condotta con sapienza e con energia mirabili sotto ogni rapporto dal suo progettista ed esecutore l'ing. Puricelli. Senza dubbio essa sarà compiuta nei termini pur brevissimi preventivati.

Parecchi altri progetti di autostrade furono intanto preconizzati in varie regioni italiane, ma finora rimasero nel solo campo di studio di fronte alla non superata difficoltà del finanziamento.

Il Touring ritiene che spianerà la via con indicazioni pratiche, a forme di finanziamento possibili anche per altre autostrade, l'esperimento d'esercizio sulla Milano-Laghi.

XV. I cartelli indicatori. — Il Consorzio Touring-F.I.A.T.-Pirelli ha proseguito con alacre regolarità il collocamento di questi cartelli realizzando un aumento di circa 500 sull'anno precedente. Furono infatti collocati ben 5014 cartelli, contro 4464 dell'anno precedente: il totale complessivo dopoguerra è di 13.937. Specialmente soddisfacente, come del resto molti elementi permettevano di prevedere, fu la sistemazione delle segnalazioni stradali nel Trentino, che è terminata con 892 cartelli. Seguono Como con 449, Milano con 436, Piacenza con quasi 300, Cuneo con 240 poi più o meno 62 altre provincie oltre alla Cirenaica. In tutto il lavoro apparve evidente la benefica influenza dell'intervento delle Autorità sui risultati ottenuti.

Se si riflette alla somma di sforzi che importa il complesso lavoro di preparazione dei dati, gli accordi con le Autorità e le pratiche amministrative e commerciali per il collocamento dei cartelli indicatori, possiamo ritenere che anche nell'anno decorso il servizio abbia ricevuto un impulso assai soddisfacente.

XVI. I cartelli dei Comuni. — Secondo le previsioni fatte nella Relazione del precedente esercizio il lavoro inerente a questa iniziativa ha cominciato a dare copiosi frutti e maggiori ne riserba all'anno in corso. Le particolari difficoltà provenienti dall'inerzia delle Amministrazioni Comunali, le quali troppo spesso non comprendono il valore di tale servizio, sono state superate grazie agli sforzi intensi compiuti e all'aiuto volonteroso datoci dalle Autorità. In 986 Comuni distribuiti in 46 Provincie furono collocati ben 2027 cartelli. Ormai il servizio ha un assetto definitivo ed un'efficienza molto grande.

XVII. Il Villaggio Alpino del Touring ha chiuso il suo terzo anno di vita con risultati del tutto soddisfacenti. Le spese fatte dalla fondazione a tutto il '23 ammontano a lire 1.062.634,78 in gran parte rappresentate dal valore del terreno e delle costruzioni; gli introiti furono di 1.041.512,97 oltre la cifra

versata dai Soci Patroni. I ragazzi ospitati nel '23 in tre turni nelle bellissime villette furono 256 in luogo dei 225 del 1922 con una spesa complessiva di L. 53.215,35. Questa relativamente esigua spesa si spiega colla graziosa prestazione personale di tutti gli Addetti alla direzione ed alla assistenza in luogo e con forniture importanti gratuite fatte da amici.

Offersero contributi in denaro per la gestione: la Fondazione Nazionale Pro Orfani di guerra di Roma (10.000), la Cassa di Risparmio di Milano (L. 1000), la Banca Commerciale Italiana (L. 2000), il cav. Umberto Grioni (L. 15.000), il cav. Giulio Pandini (L. 15.000), l'Opera Nazionale di Assistenza Civile e Religiosa degli Orfani per la Provincia di Pavia (L. 3000), l'Opera Nazionale di Assistenza Civile Zubiani di Sortenna (L. 3165).

Anche i Soci Fondatori salirono da 1640 a 1833, mentre la nuova categoria dei Soci Patroni annoverava al 31 dicembre 8 inscritti (De Marchi Rosa e comm. dott. Marco, *2 quote;* Gussi dott. comm. Arnaldo, *2 quote;* Serina dott. comm. Gerolamo; Bertarelli cav. Giulio, *in memoriam, 3 quote;* Fontana Roux Dora, *2 quote,* Tremolada Carlo e Federico, *in memoriam*) per complessive 11 quote da lire 5000. È questa una categoria che consente di legare il proprio nome o quello di una persona cara, ad una opera intesa ad offrire un mese di gioia e di ricostituzione all'infanzia bisognosa e gracile.

Per ciò che riguarda la gestione morale, constatiamo come la soddisfazione dei parenti e dei Comitati che ci hanno affidato i fanciulli sia stata grande ed unanime, come risulta dalle lettere in numero rilevante pervenute e alla Commissione Amministratrice e alla Direttrice ed alle Mammine del Villaggio.

Il nostro Villaggio è quindi in pieno rigoglio, e noi speriamo di poterlo dotare, mercè le piccole e le grandi oblazioni di amici, di un sufficiente fondo perchè la sua efficienza si consolidi e cresca a riconoscimento degli sforzi de' suoi propugnatori e di tutte le persone che ad esso hanno dedicato cure e fatiche, anima e cuore.

XVIII. I rapporti coll'E.N.I.T. — Più stretta che con ogni altro Ente è la collaborazione del Touring coll'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche, benemerito in tanti modi del turismo nazionale come del movimento dei forestieri dall'estero.

L'E.N.I.T. è insieme al Touring promotore del Concorso per i piccoli alberghi dell'Italia Centrale; fu un diffonditore efficace del nostro *Manuale Alberghiero* ed essenziale è il contributo che esso diede e dà alle *Scuole professionali alberghiere del T.*; i più che trento uffici in Italia ed all'Estero ospitano anche il Touring. L'E.N.I.T. prosegue il suo cammino ascensionale: nessuno meglio di noi può valutare i vantaggi grandiosi che al Paese sono venuti dalla sua opera, e qui ne facciamo attestazione esprimendo anche la fiducia che nell'avvenire l'affiatamento dei due Enti dia frutti sempre più copiosi.

CONSOCI,

Se questa Relazione è riuscita anche più estesa delle precedenti non fu per spreco di parole. Essa è anzi tutta materiata, ci sembra, di fatti positivi.

Ma è qui doveroso il dire che se così grande mole di lavoro potè essere compiuta, lo si deve al fatto di magnifiche e disinteressate collaborazioni morali e materiali mercè le quali il vostro Consiglio ebbe la fortuna di svolgere la propria azione.

Le visite alla Sede del Touring di S. M. il Re, del Presidente del Consiglio, di parecchi Ministri e Sottosegretari, di Personalità illustri, la costituzione dell'Alto Patronato per la diffusione del Touring nell'America Latina col consenso del Sovrano, dei Principi di Casa Reale, dei Presidenti del Consiglio, del Senato e della Camera, e quello dei più bei nomi italiani, l'appoggio avuto in America dalle più alte Personalità delle nostre Colonie — a partire dal nostro ambasciatore a Rio de Janeiro S. E. Badoglio — e da quelle sudamericane, risalendo fino ai Presidenti di quelle Repubbliche, tutto ciò è ben significativo.

Le consultazioni chieste dal Governo al Touring o da esso accolte in frequenti occasioni per le collaborazioni più varie, la fiducia che esso ripone nella nostra malleveria per i trittici, il riconoscimento della competenza del Touring in materia stradale, fino ad introdurre un suo rappresentante nel più alto consesso di Stato per tale materia, la cortese deferenza di innumerevoli Enti verso il Sodalizio, la fraterna unità di intenti e di rapporti con alcuni fra i maggiori di essi, il riconoscimento da parte della stampa tutta che la apoliticità del Touring, come Ente, nella lotta dei partiti non è affatto indifferenza ma anzi tramite perchè in esso possa convergere senza restrizioni una più fervida azione per quel sentimento di patria cui tutti consentono, tutto ciò ha creato un'atmosfera di simpatia e di rispetto per il Touring, nella quale il Vostro Consiglio ha lavorato molto e volontieri.

Ma l'opera sua riesce, come dicemmo, più proficua per le collaborazioni di fatto ottenute, piccole e grandi, così numerose che questa Relazione ha dovuto sopprimere ogni nota personale, senza remissione, per non aprire elenchi interminabili. Riceva ciascuno da queste pagine calda e sincera l'espressione di riconoscenza che il Consiglio porge a tutti.

Collaboratori di qualunque ordine estranei agli organi dell'Amministrazione, il Personale di questa attivo e affezionato, Soci, Consoli e Capo Consoli, sanno e sentono come il Consiglio stesso, che l'ascesa del Touring è perfezionamento di un coefficiente d'educazione nazionale. In questa fede, per ogni atto che giovi al Touring è, anche nel silenzio, implicito un alto premio spirituale, quello che più piace agli uomini di buona volontà.

IL CONSIGLIO DEL TOURING.

BILANCIO CONSUNTIV

Situazione patrimonia

ATTIVITÀ

Descrizione						
Valori pubblici al prezzo ufficiale del 31 dicembre 1923:						
L. 1.916 700 Capit. Nom. Consol. 5 % a L. 88,— L.	1686696	-				
Buoni del Tesoro ordinari, settenn. e novenn. »	8883500	—				
L. 14.700 Rendita Italiana . 3 ½ % a L. 76,— »	319 200	—				
N. 58 Obbligaz. Ferr. Meridion. 3 % a » 238,— »	13 804	—				
» 130 Obbligaz. Ferr. Mediterr. 4 % a » 358,— »	46 540	—				
» 349 Obbligaz. Ferr. Italiane 3 % a » 258,42 »	90 188	58				
» 52 Obbligaz. Ferr. Sarde 3 % a » 236,— »	12 272	—				
» 200 Obbligaz. Ferr. Tirreno 5 % a » 408,35 »	81 670	—				
» 725 Obbligaz. Debito Redim. 3 % a » 334,— »	242 150	—				
» 460 Obbligaz. Risan. Napoli 5 % a » 390,35 »	179 561	—				
» 590 Cart. Prest. Unif. Napoli 5 % a » 59,60 »	35 164	—				
Diversi . . . . »	902	—	11 591 647	58		
Azioni della Società Anonima per la Sede del Touring:						
Investimento del Touring per la Sede: Azioni da L. 100 . . . . N. 9 158 L.	915 800	—				
Investimento di contribuzioni speciali: Azioni da L. 100 . . . . N. 2 792 »	279 200	—				
Totale Azioni da L. 100 N. 11 950			1 195 000	—		
N. 100 azioni Autostrade e titoli diversi . . . . L.			15 000	—		
Attività diverse relative alla Sede . . . . »			214 933	02		
Cassa e Conti Correnti presso Banche . . . . »			373 078	73		
Mobili . . . . »			35 001	—		
Guida d'Italia del T. C. I.: Esistenze . . . . »			223 883	05		
Carta d'Italia del T. C. I. al 250.000: Esistenza fogli e valore delle pietre e diritti relativi . . . . »			305 399	60		
Pubblicazioni diverse: Esistenze . . . . »			158 926	25		
Minuterie: Minuterie varie per i Soci, placche per Affiliati e Consoli, ecc. . . . . »			18 653	05		
Biblioteca: Valore dei doni e degli acquisti . . L.	28 000	—				
Esposta per memoria in . . . . L.			1	—		
Istituto Sperimentale Stradale - Sede, attrezzi e macchinario . . . . »			587 896	—		
Cartelli indicatori - Esistenza in magazzino . . . . »			23 600	—		
Depositi presso terzi a cauzione . . . . »			2 420	—		
Valori di terzi in deposito per trittici . . . . »			9 921 954	65		
Crediti varî . . . . »			437 468	10		
Gestioni diverse: Villaggio Alpino del Touring (ammontare delle spese al 31 Dicembre):						
per terreno e costruzioni L.	992 269	55				
diverse . . . . »	70 365	23	1 062 634	78		
Spese anticipate di competenza dell'esercizio 1924 . . . . »			497 020	70	26 664 517	51
L.					26 664 517	51

al 31 Dicembre 1923.

PASSIVITÀ

Voce	L.	c.	L.	c.	L.	c.	L.	c.
Quote versate dai Soci annuali per il 1924:								
Rinnovazioni: Italia N. 118 299 . a L. 10 L.	1 182 990	—						
Estero » 726 . a » 12 »	8 712	—						
» » 1 348 . a » 15 »	20 220	—						
N. 120 373			1 211 922	—				
Nuove iscrizioni: Italia N. 17 069 . a L. 12 L.	204 828	—						
Estero » 356 . a » 17 »	6 052	—						
N. 17 425			210 880	—				
					1 422 802	—		
Quote anticipate dai Soci quinquennali . . . . L.					79 502	—		
Impegni varî di bilancio per pubblicazioni diverse, Guida d'Italia, Guida d'Italia per gli Stranieri, Guida dell'Eritrea, Carta delle Grigne, Grande Atlante Internazionale, Annuario Generale, Atlante Stradale, lavori diversi . . »					1 960 018	04		
Anticipazioni di Soci e di terzi pel 1924 per abbonamento a «Le Vie d'Italia», a «La Sorgente», ed a «Le Strade» ecc. »					1 599 556	65		
Cartelli indicatori — Fondo da erogare . . . . »					212 633	37		
Fornitori e diversi . . . . »					511 999	70		
Depositi a cauzione . . . . »					30 000	—		
Valori di terzi in deposito per trittici . . . . »					9 921 954	65		
Gestioni diverse: Propaganda Bosco e Pascolo . L.			65 961	29				
Istituto Sperimen. Stradale Residuo fondo per acquisto macchine »			6 067	85				
Concorso Piccoli Alberghi . . . . »			35 300	—				
Sottoscrizioni pel Villaggio Alpino del Touring »			1 041 512	97				
Soci patroni del » » » »			65 000	—				
Premî per il concorso Soci Vitalizi . . . . »			60 000	—				
					1 273 842	11		
Istituto Sperimentale Stradale - contropartita . . . . . . L.					587 896	—		
Riserve - Fondo per la fluttuazione Valori Pubblici . . . . »					205 082	54		
							17 805 287	06
Patrimonio sociale:								
a) N. 33 533 Soci Vitalizi al 31 Dicembre 1922 . L.			4283 725	—				
» 12 006 » » iscritti nell'anno:								
Italia . N. 11 245 . . . . »			1 686 750	—				
Estero » 434 da L. 175 »			75 950	—				
» » 327 da L. 250 »			81 750	—				
N. 45 539 Soci Vitalizi al 31 Dicembre 1923 . L.			6 128 175	—				
Supplementi di L. 50 pagati: al 31-12-22 N. 13 830 L.	691 500	—						
nell'anno » 210 »	10 500	—						
			702 000	—				
Fondo totale di garanzia dei Vitalizi . . . L.					6 830 175	—		
b) Fondo di riserva al 31 Dic. 1922 . L.	1 440 715	03						
Sopravvenienze attive dell'Eserc. »	1 840	73						
			1 442 555	76				
Quota che si passa al Fondo di Riserva . . . . L.			307 299	69				
					1 749 855	45		
Contributo dei Soci Fondatori della Sede: al 31 Dicembre 1922 N. 2618 quote								
nuovi Soci dell'anno 1923 » 174 »								
Quote N. 2792 da L. 100 L.					279 200	—		
							8 859 230	45
L.							26 664 517	51

RENDICONTO D'AMMINISTRAZIONE
dal 1° Gennaio al 31 Dicembre 1923.

RENDITE

Soci annuali 1923 - Annualità riscosse durante l'anno:

Rinnovazioni	Italia	N. 150 992	a L. 10 L.	1 509 920	—				
	Estero	» 2 493	a » 12 »	29 916	—				
	»	» 121	a » 15 »	1 815	—				
		N. 153 606				1 541 651	—		
Nuove iscrizioni	Italia	N. 65 603	a L. 12 L.	787 236	—				
	Estero	» 1 472	a » 14 »	20 608	—				
	»	» 690	a » 17 »	11 730	—				
		N. 67 765				819 574	—		
			L.			2 361 225	—		

Statistica dei Soci:

Annuali	N.	220 371
Vitalizi	»	45 539
Totale	N.	266 910

Introiti per minuterie, pubblicazioni e vari	»			281 703	45		
Interessi sui Valori pubblici	L.	499 212	94				
sulle somme depositate presso le Banche	»	48 195	23				
sulle Azioni della Società Anonima per la Sede	»	36 000	—	583 408	17		
Contributi dei Soci per abbonamenti e per supplementi diversi: postali ed altri	L.			3 539 044	25		
Introiti diversi	»			198 186	09		
						6 963 566	96
	L.					6 963 566	96

SPESE

Pubblicazioni Rivista Mensile «Le Vie d'Italia», «La Sorgente», Guida Italia Centrale (III° Vol.), Atlante Stradale (IV° fascicolo), Annuario Generale, Foglietto d'inform., Guida stranieri, Guida della Libia, Manuale Alberghiero, Opuscolo Impianti Igienici, Annuario dell'Autom. e varie	L.	5 311 335	16		
Sezioni - Consolati, Affiliamenti, Biblioteca, Dogane, Automobilismo, Turismo scolastico, Gite e campeggi, ecc.	»	141 119	19		
Spese generali d'amministrazione - Affitto, stipendi e salari, imposte e tasse, illuminazione, riscaldamento, telefoni, cancelleria, stampati, ecc.	»	326 410	68		
Servizi speciali pei Soci - Corrispondenza personale coi Soci, spedizione separata di pubblicazioni, magazzino, schedario, ecc.	»	187 245	41		
Propaganda - Esposizioni, manifestazioni, pubblicazioni, distintivi, medaglie, diplomi e premi di benemerenza, ecc.	»	395 603	85		
Istituto Sperimentale Stradale - Contributo dell'anno alle spese di funzionam. dell'Istituto, spese per la Commiss. Strade e la Riv. "Le Strade,,	»	189 241	98		
Varie	»	105 311	—		
				6 656 267	27
Quota che si passa al Fondo di Riserva	L.			307 299	69
	L.			6 963 566	96

IL VICE-PRESIDENTE
G. BOGNETTI

IL PRESIDENTE
L. V. BERTARELLI

IL CONSIGLIERE SEGRETARIO
ALFREDO ZAFFARONI

IL CONSIGLIERE DELEGATO ALLA CONTABILITÀ
Rag. PIERO MORO

I SINDACI
Rag ANGELO LONATI
Rag. CAMILLO MAGNOCAVALLO
Dr. Rag. G. B. ROCCA

RELAZIONE DEI SINDACI

SUL BILANCIO AL 31 DICEMBRE 1923 DEL T. C. I.

Continua nel 1923 la serie degli ottimi bilanci del Touring; di questa singolare Istituzione che svolge continua azione eminentemente patriottica, educativa e colturale per mezzo delle più svariate e interessanti pubblicazioni, e con una molteplice attività che si traduce spesso in una cospicua cooperazione ai numerosi servizî pubblici per le strade, le segnalazioni, la difesa degli interessi turistici, la conoscenza del suolo d'Italia, le gite nazionali e la beneficenza, quest'ultima esercitata mediante il soggiorno nel Villaggio Alpino del T. C. I., di una numerosa schiera di orfani di guerra.

Delle elevate finalità del Touring una significante prova si riscontra nel sempre crescente numero di Soci che si iscrivono per partecipare ai vantaggi largiti dalla sua feconda operosità. Infatti:

I Soci Annuali che al 31-12-'22 erano	N. 179.066	
aumentarono al 31-12-1923 di . .	» 41.305	
Annuali	N. 220.371	
	======	N. 220.371
I Soci Vitalizi che erano al 31-12-'22	N. 33.533	
aumentarono al 31-12-1923 di . . .	» 12.006	
Vitalizi	N. 45.539	
	======	» 45.539
Totale Soci Annuali e Vitalizi al 31-12-'23		. N. 265.910
		======

Aumento complessivo raggiunto nell'anno 1923 di Soci N. 53.311, che sta a dimostrare come non fosse temeraria la speranza del Consiglio che il 1923 si dovesse chiudere con un quarto di milione di Soci.

La elaborata relazione del Consiglio che tutto illustra, non lascia ai Sindaci che la opportunità di scarsi e monotoni rilievi di indole contabile; ma pure l'esercizio 1923 si è svolto con risultati tanto favorevoli, quanto difficili a conseguirsi, da meritarsi anche dal lato delle cifre, il più vivo interessamento da parte di tutti.

Il movimento generale dei conti, salì dai 59 milioni circa del 1922 a L. 75.684.222,84; e la situazione economica segna un miglioramento, che si compensa fra le Rendite e le Spese di oltre un milione di lire, con una quota di risparmio che si passa al Fondo di Riserva, e che raggiunse la ragguardevole somma di L. 307.299,69, proporzionata all'aumentato numero di Soci.

Da un esame anche sommario del prospetto generale che è allegato, possono i Soci tutti farsi una precisa idea dello straordinario sviluppo conseguito dal Sodalizio.

Nelle Rendite, le annualità riscosse dai Soci si accertarono in L. 2.361.225, i contributi per abbonamenti alle pubblicazioni e per supplementi diversi in L. 3.539.044,25. Le pubblicazioni nel 1923 costarono L. 5.311.335,16.

Nelle Attività, l'esistenza dei valori pubblici sale da L. 8.222.526,99 del 1922 a lire 11.591.647,58 con un aumento nel 1923 di L. 3.369.120,59, dovuto all'investimento in Buoni del Tesoro dei notevoli anticipi dei Soci per i servizi da svolgersi nel 1924 e per il consolidamento del fondo di garanzia dei versamenti fatti dai 12.000 Soci Vitalizi iscritti nell'anno, il cui corrispondente capitale è esposto nelle Passività.

E a pegno della propria riconoscenza verso i Soci, che animati da alto spirito di benevolenza per il Touring, hanno con indefesso zelo procurato il maggior numero di Vitalizi, il Consiglio ha con grande senso di opportunità bandito un concorso a premi fra i Soci che ne iscrissero il maggior numero: e quando si pubblicherà questa Relazione i nomi ne saranno noti. A questi i Sindaci tributano le più vive lodi.

Nelle partite di giro sono registrate lire 9.921.954,65 per i trittici, con circa 3 milioni in più del 1922 e L. 587.896 per l'Istituto Sperimentale Stradale (Fondazione Puricelli) che sempre più acquista importanza.

La consistenza degli Enti Patrimoniali è stata dai Sindaci accertata colla scorta degli inventarî diligentemente compilati e mediante periodiche ispezioni alla contabilità, regolarmente tenuta e aggiornata, e bene rispondente a tutte le necessità dell'importante Istituzione. Il Patrimonio attivo netto del Touring al 31 dicembre 1923 fu constatato in lire 8.859.230,45 compresovi il fondo di garanzia per il funzionamento dei servizi per i Soci a vita.

Alla Presidenza, alla Direzione, al Consiglio, alla Segreteria Generale che hanno diretto tutto l'annuale notevolissimo lavoro, rimeritato con sì splendidi risultati; al Personale che vi collaborò con tanta diligenza, i Sindaci esprimono i più sentiti ringraziamenti; mentre propongono all'approvazione dei Soci il Bilancio 1923 e l'accompagnano coi più fervidi auguri per un sempre crescente sviluppo dell'Associazione.

I Sindaci:

Rag. ANGELO LONATI
Rag. CAMILLO MAGNOCAVALLO
Rag. Dott. GIAN BATTISTA ROCCA

GIRGENTI - TEMPIO DI ERCOLE - LATO SUD.

LA RISURREZIONE DEL TEMPIO DI ERCOLE A GIRGENTI

Il declivio che va dai colli di Girgenti al mare, tutto coperto dal verde smaltato dei prati e, di primavera, chiazzato dalle chiare ed evanescenti tinte dei mandorli in fiore, interrotto qua e là da balze scoscese e da rocce aguzze e rossastre, ha come sfondo davanti alla linea del mare la visione pittoresca dei templi greci. Si profilano maestosi sulla pendice che, munita di mura, limitava dalla parte del piano la città antica, magnifici e svariati esempi della possente architettura dorica.

Nel centro, ancora meravigliosamente conservato, quello detto della Concordia, più lontano su di un rialzo collinoso le colonne alte sul cielo di quello intitolato a Giunone Lacinia, nel basso, vicino alla Porta Aurea, le colossali macerie di quello di Giove Olimpico, sulle quali si stende la figura del « Gigante » composta con massi ciclopici, e lì dappresso ruderi dell'altro dedicato a Castore e Polluce, piccolo e grazioso, nascosto fra il verde degli alberi.

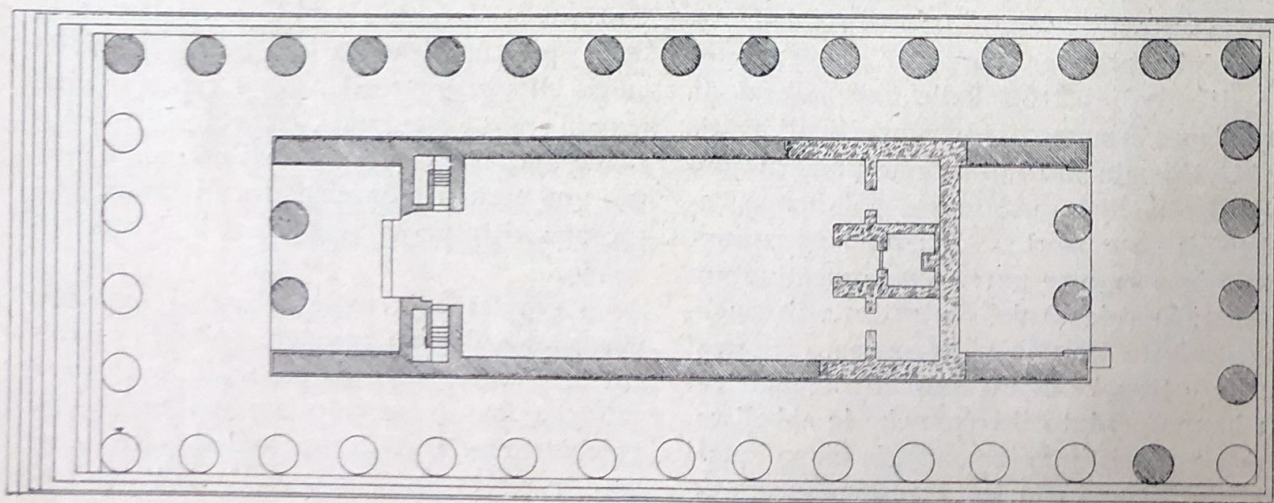
Da poco tempo di un altro motivo è stata accresciuta la bellezza di questa visione.

Anche il tempio detto di Ercole, il più grande dopo quello di Giove, risorto in parte dalle sue macerie erge a varie altezze, sullo sfondo scintillante del mare, otto colonne di tufo indorate dagli anni, alcune con frammenti di capitelli, altre mozze. L'edificio è ritornato a dominare il valico della porta Aurea, aperto lì vicino nella roccia della collina e la strada prossima, che serba ancora le tracce dei solchi antichi. Accenna di lontano, con queste possenti colonne, sulla pianura ondulata e verdeggiante, dove pascolano branchi di pecore e di capre fra le rovine, e risuona mesto lo zufolare dei pastori, dove tutto è oggi pigro silenzio, e sembra che voglia richiamare su dalla terra anche gli altri ruderi e dar l'esempio della risurrezione alle glorie del passato.

Entriamo nel recinto sacro! Davanti al tempio, ecco gli avanzi di un grande altare, ecco i frammenti della gradinata, che con-

GIRGENTI - TEMPIO DI ERCOLE - LE COLONNE RIALZATE VISTE DALL'OPISTODOMO. SI OSSERVI IL RESTAURO DELLE MURA ESEGUITO FORSE IN EPOCA ROMANA.

duce al portico, che circondava la cella. Si scorgono da un lato il fianco dell'edificio, precipitato lungo la scarpata e i blocchi, confusi tra il verde con i massi della roccia, dall'altro fianco il basamento ancora saldo e ben commesso delle colonne, ora rialzate, e nell'area di mezzo, fra i ruderi frantumati dal tempo, le reliquie delle mura della cella.

Da questi avanzi si può ricostruire assai facilmente la pianta originaria. Circondata da sei colonne sulle facciate e da quindici sui lati lunghi, la cella, di forma rettangolare assai allungata, era preceduta da un vestibolo con due colonne fra le sporgenze delle mura, ed aveva, nella parte posteriore, un altro ambiente disposto in egual modo. Fra il vestibolo e la parte interna della cella, rimangono ancora due scalette, che dovevano

PIANTA DEL TEMPIO DI ERCOLE.

VEDUTA DI GIRGENTI DAL TEMPIO DI ERCOLE.

portare al soffitto e, salendo sui tre gradini che avanzano, si scorge l'ossatura ben congegnata delle pareti, che si elevano ancora di qualche metro, con massi disposti per piano, rivestiti da altri messi per ritto. In alcuni punti la costruzione è ancora compatta e resiste dopo tanti secoli, in altri la natura ha ripreso il sopravvento. Cresce l'erba fra le lastre del pavimento incavate, spezzate, dalle intemperie; il vento e le piogge hanno corroso tutto all'intorno i frammenti delle colonne del vestibolo, ridotte all'aspetto desolato di scogli battuti dalle onde. Pezzi di cornicione, frammenti di capitelli, di fusti, di blocchi squadrati, sono accumulati uno sull'altro là dove caddero, ma non hanno l'aspetto di cose morte. Anzi rivelano ancora con le loro sagome pure, con le membrature possenti la volontà del costruttore, il congegno di tutto l' edificio. Sono come le frasi mutile e tronche di un limpido ragionamento: hanno perduto il colore che le abbelliva, lo stucco dell' intonaco, e giacciono quasi membra dissanguate; ma incutono ancora venerazione come prototipi della prima ideale cristallizzazione delle forme, che è vanto dell'architettura dorica.

La visione di questa ben congegnata bellezza, si è potuto dunque in parte ricostruirla, riconnettendo e rialzando alcune sparse membra dell'edificio: le otto grandiose colonne. Esse si elevano al cielo con quattro grossi tamburi sovrapposti, e, con la possente rigonfiatura nel mezzo del fusto, e con un forte rastrellamento verso l'alto, esprimono, con l'accento risentito e con l'efficacia delle opere arcaiche, la loro flessibilità nello sforzo di sorreggere il peso. I capitelli sono ancora ampî e sporgenti, come quelli più antichi, ma, nella sagoma dell'echino, hanno già una certa rigida eleganza di forma, che accenna al trapasso verso lo stile del quinto secolo.

La gravità e la mole di questi sostegni, che adesso devono resistere soltanto ai colpi del vento, incombono sullo spettatore più che non fosse calcolato dall'architetto, poichè manca il contrappeso delle altre masse e la rigida linea orizzontale dell'architrave, ragione di tanta tensione.

GIRGENTI - IL TEMPIO DI ERCOLE AVANTI I RESTAURI.

Se il costruttore greco risuscitasse, si affretterebbe ad avvertire gli spettatori che quelle curve risentite, quella flessibilità un po' esagerata delle colonne isolate, sparivano nell'insieme e che egli non aveva voluto far stupire con moli ciclopiche, imporsi con la grandiosità delle masse, ma comporre un edificio ben congegnato ed armonico in tutte le sue parti.

Del resto anche le sole misure degli altri pezzi rivelano questa euritmia; così la rivelano i frammenti dell'alta trabeazione esterna e quelli minori, che forse facevan parte del coronamento della cella, il pezzo della grondaia che si conserva nel Museo di Girgenti, adorno di una testa di leone, altri pezzi con tracce di policromia ed altri frammenti di teste leonine.

Ma disgraziatamente alcune membra essenziali dell'edificio mancano, sicchè la ricostruzione non avrebbe potuto procedere oltre con scrupolosa sicurezza; i secoli le hanno distrutte per sempre ed hanno anche circondato di mistero l'anima dell'edificio. Si deve davvero ravvisare in queste rovine il tempio dedicato ad Ercole?

A queste mura sarebbe stato dunque appeso il simulacro di Alcmena, opera inestimabile di Zeusi? Avrebbero calpestato proprio queste pietre gli accoliti di Verre, quando cercarono di trafugare il simulacro divino logorato dai baci dei fedeli?

Veramente il nome di Ercole fu imposto soltanto perchè Cicerone nelle Verrine dice che il tempio di questo Dio sorgeva vicino al Foro, e si suppone che Agrigento, città marittima, avesse il suo fôro, come di consueto, vicino alla porta che metteva al mare. Nell'epoca romana, quando fu restaurata la cella e vi fu costruito dentro un sacrario, preceduto da un vestibolo, e fiancheggiato da due ambienti, vi si pose una statua di Esculapio, di cui rimane un frammento. È verisimile, come altri sostiene, che si continuasse la tradizione del culto e che in origine il tempio fosse dedicato non già ad Esculapio, a cui ne fu consacrato un altro fuori delle mura, ma ad Apollo che spesso era ve-

GIRGENTI - TEMPIO DI ERCOLE - LE COLONNE RIALZATE.

nerato insieme con suo figlio.

Le altre rovine, ancora sepolte nella bruna terra, e che forse aggiungono bellezza alla smagliante vegetazione, potranno dare una risposta a queste e a molte altre domande, allorquando la vanga ritornerà ad esplorare il suolo e a rivelare nuovi tesori.

L'incitamento muove ancora dalle risorte colonne del tempio d'Ercole, poichè l'animatore di quella ricostruzione, il Capitano Alessandro Hardcastle, che abita lì presso in una sua villa, ha affidato un'altra cospicua somma all'oculata sapienza del Soprintendente alle Antichità per una campagna di scavi che si inizierà fra poco.

Il gesto di questo sincero amico del nostro Paese, che rinnova una simpatica tradizione di munificenza illuminata, ci onora altamente.

Ai nuovi miracoli presiedano propizi i mani di Empedocle agrigentino, filosofo e taumaturgo!

LUIGI BIAGI.

Passa, se puoi!

Non si tratta della sfida lanciata dal difensore d'un baluardo attaccato dal nemico, ma bensì del nome di un passo nelle Cordigliere Orientali fra l'altopiano boliviano ed il bacino delle Amazzoni. A quali peripezie si esponga chi si avventuri per quella via è detto in un brillante articolo pubblicato nel fascicolo di maggio de Le Vie d'Italia e dell'America Latina *la pubblicazione del Touring destinata al Sud America, che ha trovato così largo numero di abbonati anche in Italia. Il sommario dell'interessantissimo fascicolo è riportato dopo pagina 542 in «Vita del Touring». Il prezzo di abbonamento è per i Soci del T. residenti in Italia L. 30,10. Per chi risiede nell'America Latina si dà solo corso ad abbonamenti triennali, cumulativi con la quota di Socio del T.: L. 150. (Per i già Soci Vitalizi L. 105).*

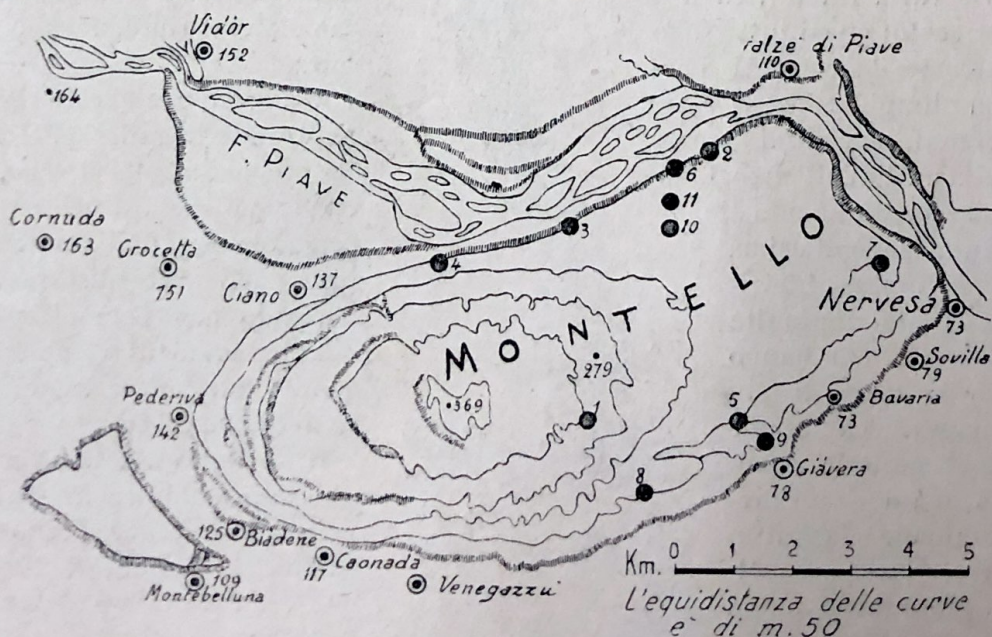
LE CAVERNE DEL MONTELLO

Il Montello è il colle isolato che sorge in forma di testuggine allo sbocco del Piave nella pianura: il suo nome è inciso ad imperitura memoria tra i più gloriosi della gran guerra. È ora un colle sacro alla riconoscenza della Patria, bagnato dal sangue di eroi innumerevoli, baluardo magnificamente difeso in contese epiche, che a lungo sembrò celebrare il valore italiano levandosi come monumento tra le rovine di tutti i villaggi che lo circondano nella fertile pianura.

Un egregio studioso e raccoglitore di memorie del Montello, Oreste Battistella, ha pubblicato una « Piccola Collezione Montelliana » che è ora al suo settimo volume (1). È questo un piccolo ed elegante studio: « Le caverne del Montello » del prof. Antonio Saccardo, curato dal prof. Giovanni Zaniol per la pubblicazione, fatta a spese del figlio devoto del Saccardo, l'Ispettore forestale dott. Andrea.

Il Saccardo — due volte garibaldino e due volte decorato — fu insegnante dal 1879 al 1903 nell'Istituto Tecnico Provinciale J. Riccato (Padova) e morì nel 1915 a Selva d'Alpago suo paese natale lasciando molti scritti inediti tra i quali questo di cui qui si discorre, che acquista speciale interesse dal risveglio attuale delle attività speleologiche, cui «*Le Vie d'Italia*» vanno ad ogni momento contribuendo.

In un suo studio il Saccardo descrive il Montello — di cui costruì pazientemente una gran carta alla scala di 1 : 5000 — nel suo modellamento orografico che ritiene dovuto al sollevamento in vari periodi interrotti da lunghe soste dell'immenso cono di deiezione preglaciale del Piave; crede pure che i valloni periferici meridionali siano dovuti alla erosione della fiumana del Piave preglaciale che sormontava la parte più elevata del colle, mentre le doline (*buse*) di cui è seminato il dorso di questo sarebbero opera dei vortici della fiumana stessa. Ma una ricerca del tutto originale sul Montello, la quale forma parte di tanti altri importanti ed ottimi lavori compiuti sul singolare colle, è quella delle sue *caverne* ora pubblicata nell'opuscolo qui citato, sebbene le esplorazioni siano già del 1881-82 e — secondo afferma il Saccardo — esaurienti, cioè complete: nessuna altra grotta accessibile, tranne le elencate, che sono undici, esisterebbe nel Montello. Quest'affermazione che potrebbe parere troppo ardita se si riferisse a un colle di calcare, può avere pieno fondamento trattandosi di un gran masso di puddinga.

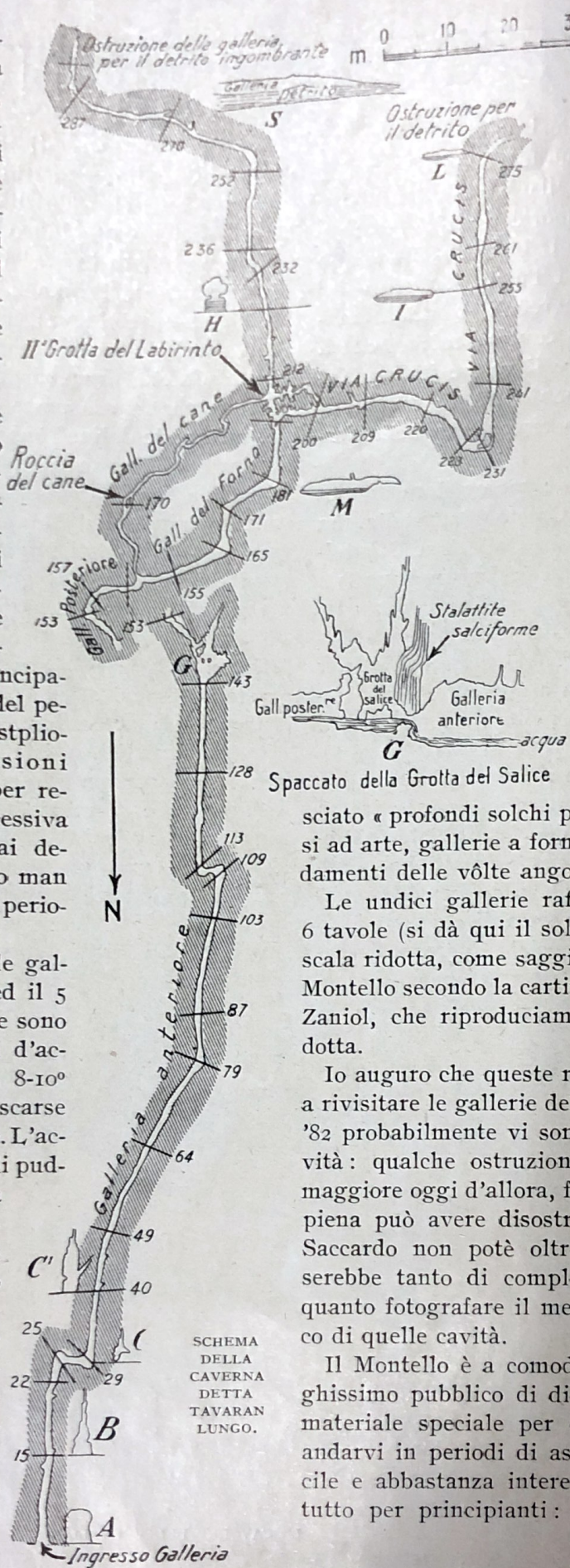
Il Saccardo però ammette che «tutto il nocciolo roccioso è forse una successione non interrotta di cavità; forse ad ogni protuberanza esterna corrisponde un vuoto sotto-

LE CAVERNE DEL MONTELLO.

1. Castel sottoterra; 2. Tavaran vecio (grande); 3. Buoro vecio; 4. Buoro di Ciano; 5. Bus de le Fate sopra il Forame; 6. Fontana dei ré (reti); 7. I Posàn; 8. La Conca; 9. Il Forame; 10. Bus de le Fate Sup. o di Val Pomera; 11. Tavaran lungo.

(1) Degli altri volumi, oltre quello di cui in questa nota è parola ci piace ricordare *Delle antiche rovine di Ciano*, poemetto inedito del Sec. XVII, con introduzione storica intorno alla regione. *Florula del Montello*, con indicazioni intorno alla flora di un tempo e quella — ahimè ridotta — d'oggi del Montello. *Per una nuova edizione di un bel libro sul Piave e per una monografia nazionale sul fiume Sacro*. La propugnata nuova edizione è quella di uno studio su «Il fiume Piave» dell'ing. G. Pattaro. Nello studio si dà notizia della più importante bibliografia intorno al fiume.

stante». Sul Montello per tanta che sia l'acqua di pioggia, nei vasti imbuti (doline) dorsali, non si forma mai la benchè minima acqua di ristagno; ma in pari tempo le caverne al piede dei colle emettono grosse vene che vanno poi lentamente decrescendo.

Il Saccardo ritiene che nel sollevamento del Montello si formarono delle fenditure nel conglomerato di sassi depositi dal fiume e cementati da un magma, e in queste screpolature, almeno nelle principali, le grandi piogge del periodo pliocenico e postpliocenico crearono erosioni abbastanza ampie per resistere poi alla successiva ostruzione dovuta ai detriti che si andarono man mano formando nei periodi più recenti.

L'inclinazione delle gallerie varia fra il 3 ed il 5 per cento; quasi tutte sono percorse da correnti d'acqua limpidissima a 8-10° perenni, ma assai scarse nella media dell'anno. L'acqua scorre su fondo di puddinga levigatissima ma ingombra di detriti che le diminuite correnti non hanno più la forza di sospingere. La sezione delle gallerie è varia, ma due tipi predominano: la frattura verticale e la vôlta più o meno ampia ed alta «tendente in alcuni casi alla forma tubulare», cioè a forma di camino (fornello, che finisce o tende al fondo delle doline soprastanti. Le vôlte si alzano da 4 a 12 metri, spesso sono così basse da costringere ad andar carponi penosamente.

Talora scoscendimenti delle vôlte producono vani abbastanza spaziosi. Le formazioni dovute a incrostazioni calcari, più o meno pure da ossido di ferro, sono «comunissime».

L'interesse maggiore delle caverne è dato dalle «profonde erosioni e levigazioni prodottevi dalle potenti correnti del periodo postglaciale» che vi hanno lasciato «profondi solchi paralleli levigati quasi ad arte, gallerie a forma tubulare, arrotondamenti delle vôlte angolari».

Spaccato della Grotta del Salice

SCHEMA DELLA CAVERNA DETTA TAVARAN LUNGO.

Le undici gallerie raffigurate in parte in 6 tavole (si dà qui il solo *Tavaran lungo*, in scala ridotta, come saggio) sono collocate nel Montello secondo la cartina costruita dal prof. Zaniol, che riproduciamo in dimensione ridotta.

Io auguro che queste righe invoglino molti a rivisitare le gallerie del Montello. Dal 1881-'82 probabilmente vi sono accadute delle novità: qualche ostruzione finale può essere maggiore oggi d'allora, fors'anche invece una piena può avere disostruiti passaggi che il Saccardo non potè oltrepassare. E interesserebbe tanto di completare il rilevamento quanto fotografare il meglio e il caratteristico di quelle cavità.

Il Montello è a comoda portata di un larghissimo pubblico di dilettanti; non occorre materiale speciale per queste grotte, basta andarvi in periodi di asciutta. Il tema è facile e abbastanza interessante. Lo è soprattutto per principianti: avanti...!

L. V. BERTARELLI.

MALTA - VEDUTA DEL PORTO GRANDE.

MALTA, IL FIOR DEL MONDO

L'IPERBOLE con la quale ogni buon Maltese designa la sua isola, se può essere spiegata con l'affetto alla terra nativa, fa tuttavia il paio con la similitudine del viaggiatore arabo Mohaméd el Hachichi che la vide come « un pane d'oro deposto su di un tappeto azzurro ».

Chi volesse prenderle sul serio entrambe, rischierebbe di rimanere completamente deluso giungendo, nelle prime ore dell'alba, in vista d'una sorta di gibbosità appiattita, emergente dal mare, d'un colore giallastro, priva totalmente di verzura, dall'aspetto desolato ed inospite per la ripidità delle rive da cui il piroscafo si tiene prudentemente lontano.

Malta, ricca di memorie storiche, di tracce d'una vita fastosa quantunque dedicata ad un pio intento, cinta delle opere d'una potenza militare oggidì trasformata ma più che mai agguerrita, non si rivela in tutta la sua importanza e, convien pur dirlo, nella sua bellezza, se non quando il piroscafo entra nel porto Grande dopo aver varcato lo stretto passaggio fra i due moli che ne proteggono l'entrata.

Di primo aspetto, la città della Valletta, addossata al monte Scebarra, appare come il ponte di passaggio fra il mondo europeo testè lasciato e quello orientale vicino, sia nella struttura di molti edifici dalle ampie *muscerabié* policrome che nei caratteri degli abitanti, nei loro costumi e nel linguaggio.

Quest'ultimo (il parlare popolare ben s'intende) è un misto di parole italiane arabizzate e d'arabe italianizzate.

Appena percettibile è l'influenza dell'idioma inglese, usato solo dalla classe commerciante per la trattazione degli affari e nelle relazioni con la colonia inglese, relazioni non intime nè frequenti.

Appena entrati nel porto grande, dominato a sinistra dai forti Ricasoli e S. Angelo (nomi italianissimi) irti di cannoni, sulla destra del profondissimo specchio d'acqua gremito d'ogni genere di navi, dai caratteristici

UNO DEI LINGUAGGI O BARACCHE IN CUI ABITAVANO I CAVALIERI DI MALTA.

nelle prime ore del mattino o del tramonto ed è ben degna di poter rivaleggiare con altri panorami anche più celebrati benchè inferiore a quella che si gode dalla Baracca Grande verso il bastione di S. Andrea, donde si scoprono i due porti dell'isola: il Grande e Marsa Muscetto, con un impareggiabile effetto di luci nelle ore di notte.

L'isola di Malta, astraendo dalle minori che la circondano, Gozo, Comino, Cominotto e Fifla, più tre o quattro scogli di cui il più celebre è quello di Gzeier ove la tradizione locale afferma sia naufragato S. Paolo, è per così dire *personificata* nel suo nucleo maggiore e cioè la città di Valletta fondata dopo il memorabile assedio del 1565, anno in cui Solimano II tentò invano di rinnovare l'impresa di Rodi.

canotti maltesi, eleganti e pulitissimi, ai vaporetti per il traffico locale, fino alle potenti *dreadghnouths,* si presenta un confuso assieme di fabbricati che sembrano rivestire tutto quanto il territorio dell'isola, più elevati verso destra, causa il pendio del Scebarra, al cui sommo spiccano le arcate d'una sorta di giardino pensile cui si giunge in qualche minuto, per mezzo d'un ascensore impiantato vicino al fosco edificio della Dogana.

La veduta dal giardino, donde si domina anche il pauroso taglio fatto nella roccia viva del monte e per dove passa una stradicciuola a rampe, è bellissima sul porto e sulle insenature che lo frastagliano, soprattutto

La città che porta il nome del fiero Gran Mastro, superstite con poche centinaia di difensori dei diecimila cavalieri esistenti all'inizio dell'assedio durato quattro mesi, sorge su una penisola a schiena d'asino, percorsa da sette strade parallele a diversi livelli sui due pendii declinanti verso Porto Grande e Marsa Muscetto.

La via principale, detta Strada Reale, ha inizio dalla porta omonima, munita di fossato e di ponte levatoio che separano il nucleo cittadino dal sobborgo di Floriana. In questa arteria si svolge il movimento principale della città, condiviso dalla vicina via Mercanti. Un primo edifizio notevole è il teatro dall'aspetto monumentale, in cui si dànno

buone rappresentazioni liriche, naturalmente con elementi italiani. La via, gremita di negozi ripieni di oggetti orientali o sedicenti tali, di trine maltesi, di altri gingilli, si svolge abbastanza ampia fino ad incontrare sulla destra in uno spiazzo alberato, la cattedrale di S. Giovanni e quindi la piazza della Regina con la statua alla regina Vittoria e l'omonimo caffè, sottostante alla biblioteca, principale punto di ritrovo degli affaristi maltesi ed, in certe ore del mattino, una vera e propria succursale della Borsa.

MALTA - DECORAZIONE MACABRA DI UNA CAPPELLA DELLA CATTEDRALE.

Più oltre, è la piazza assolata su cui sorgono a sinistra la Gran Guardia con la iscrizione latina ricordante il trapasso di Malta agli Inglesi dopo l'effimera occupazione di Buonaparte, a destra il palazzo del gran Mastro dell'Ordine di Malta, ora governatoriale con un delizioso cortile gremito di rampicanti, di bougainvillee, d'ibischi e d'altri fiori esotici il cui assieme, soprattutto visto dall'entrata, dà una deliziosa impressione di frescura e di quiete, come d'un'oasi in mezzo a quel deserto di vegetazione che è tutta la contrada.

Ma ciò che forma l'attrattiva principale del palazzo, sono le raccolte d'arte in esso contenute, l'armeria ricchissima fra cui si mostra la scimitarra del celebre pirata di Tripoli Drghud; le maioliche, tappezzerie di Bruxelles, oltre le sale dedicate ai santi Giorgio e Michele affrescate con i fatti dell'ordine di S. Giovanni prima denominazione dei cavalieri di Rodi e di Malta.

Oltre queste raccolte, vi è anche un piccolo museo di fronte alla cattedrale che racchiude varii oggetti rinvenuti nelle necropoli e nei recinti fortificati appartenenti all'epoca preistorica e di cui l'isola, abitata fin da epoche remotissime, è assai ricca. La strada Reale, discende poi verso il forte di S. Elmo a cavaliere fra i due porti, quello stesso contro cui ben tre volte si sfrenò l'attacco delle orde musulmane guidate dai più intrepidi condottieri e capi pirati, quali il Mustafà Pascià, il rinnegato Piali ed il celebre

UNO «SCIABECCO» NEL PORTO DI MALTA.

corsaro Drghud che lasciò poi la vita sulla punta che ancora oggi ne conserva il nome.

Fra le caratteristiche principali di Valletta, oltre l'accurata pulizia delle sue strade, quantunque tuttora percorse di mattina dalle capre che recano direttamente a domicilio ed anche ai caffè la provvista di latte, è quell'aspetto di ordine che si rivela in tante piccole cose e da cui traspare l'abito inglese che un secolo di dominio è riuscito, almeno esteriormente, ad imporre al maggior centro dell'isola.

Così gli uffici di commercio stipati in certe stanzucce linde ma così piccole da sembrare piuttosto scatole, i ristoranti, i tea-rooms, certi altri locali indispensabili hanno quel carattere del tutto britannico comune sotto qualunque latitudine nei possedimenti del Regno Unito.

Ciò malgrado, la vita particolare di Malta, si manifesta anch'essa in mille modi; dalla caratteristica *faldetta* od *onella* delle donne, comune di mattina tanto alla signora che alla donna del popolo, alla devozione quasi idolatrica che la grande maggioranza presta alle immagini, all'ostentazione delle pratiche religiose in cui si risente l'influenza del vicino mondo musulmano.

La Valletta è un piacevolissimo soggiorno, almeno di qualche giorno, per il turista in quanto che, pure offrendo degli aspetti nuovi, non toglie completamente il contatto con quel mondo europeo, cui anche il viaggiatore più amante delle novità non sa del tutto rinunziare.

Uscendo dalla porta Reale, sormontata dalla grande lapide ricordante i meriti del signore de La Valette, posto il piede sulla grande spianata assolata del sobborgo della Floriana, donde s'irradiano alcune linee di tranvie, dopo la grande spianata delle *fosse* (antichi depositi di grano), s'incontrano i monumenti dei due più celebri gran Mastri, quello già più volte nominato e De l'Isle Adam, il difensore di Rodi.

Viene poi il giardino botanico, non molto grande ma ricco di specie esotiche e di grazioso aspetto, specialmente nella sua parte estrema. È uno dei pochi punti che dànno un certo senso di sollievo all'occhio, specialmente nelle ore più calde della giornata, poichè a Malta ci si sente affaticati da quella continua successione di edifizi o di squallide distese inaridite.

Questa singolare avversione alle cure campestri, tranne un poco nella vicina isola di Gozo che ancor oggi fornisce di ortaggi il centro dell' isola maggiore (quella Gozo in cui si volle riconoscere la sede della Calipso omerica) deve essere stata determinata oltrechè dalla natura speciale del terreno, prevalentemente roccioso, dalla cura assidua che i Cavalieri ponevano nel rafforzare gli apprestamenti difensivi a scapito di qualunque altra opera di colonizzazione agraria cui anche, del resto, l' isola poco si presterebbe per la relativa scarsità d'acqua. È ben vero che, di primavera, il suolo fertilissimo dovunque, specialmente nelle depressioni verso il centro dell'isola, si copre d'erbe spontanee, di fiori campestri e delle poche culture cui attendono gli abitanti dei sobborghi, ma i primi calori tosto bruciano ogni cosa, dimodocchè, d'estate, questa terra appare giustamente come la sentinella avanzata della spiaggia tripolitana da cui dista poco più di 400 chilometri. Movendo verso l'interno, con la

ferrovia, si attraversa un terreno denudato abbarbagliante al sole in cui si susseguono poveri casali pomposamente battezzati come Attard, il Villaggio delle Rose, giungendo quindi ai piedi del colle su cui sorge l'antica capitale dell'isola, detta ancora oggi, per reminiscenza araba, Medina (la città per eccellenza) o Notabile come la designano i Maltesi. È curioso il contrasto fra l'attività che caratterizza La Valletta e la quiete torpida in cui sembra avvolta la cittadina già celebre ai tempi del pretore Verre che la dotò di manifatture e si fece lecito in essa ogni sopruso contro gli abitanti. Qualche tratto intorno, coltivato ad agrumeti, il Boschetto, meta di passeggiate festive, sollevano l'occhio dallo squallore generale accresciuto dallo stato di visibile decadenza in cui giace Notabile con i suoi stemmi corrosi, le fortificazioni diroccate ed i palazzi che, per essere caduti in tutt'altre mani che quelle di eredi di Cavalieri, risentono del generale sfacelo anzichè della gloriosa tradizione, di tutta un' epoca che li creò.

Le rovine dei templi fenici, le tracce preistoriche di monumenti megalitici di cui sono sparsi i contorni, se costituiscono la prova dell'antichità di Malta, non vincono il fascino che i tre secoli di dominio dei Cavalieri, hanno adunato su queste pietre fosche, in questi recessi, sede e testimoni del più strano dominio feudale. Soldati più che religiosi, i Cavalieri menavano vita fastosa nelle loro *baracche,* dette anche *linguaggi,* in cui abitavano i confratelli appartenenti alla medesima nazione. Così si avevano i *linguaggi* di Provenza, di Francia, di Spagna, d'Italia e via dicendo.

Fra i vari *linguaggi,* v'era assoluta eguaglianza di funzioni e di prerogative e se gli scontri personali non erano rari in istrada Stretta, benchè il duello fosse proibitissimo, ciò derivava piuttosto dall'impossibilità di frequenti contatti personali fra i membri della confraternita che da mancanza di affiatamento. Ogni nazione dava un membro per le cariche maggiori; così l'Italia forniva il Grande Ammiraglio, l'Aragona il Drappiere, la Provenza il Grande Comandante, la Germania il Grande Balivo. Il gran Mastro veniva poi eletto fra i vari membri e godeva di prerogative sovrane. Il piccolo dominio era di poco più che 323 kmq. con le isole minori, compresa per circa un ventennio (dal

SIGNORA MALTESE CON LA CLASSICA «FALDETTA» OD «ONELLA», COMUNE DI MATTINA TANTO ALLA SIGNORA CHE ALLA DONNA DEL POPOLO.

1530 al 1551) anche la città di Tripoli, per la cui signoria i Cavalieri offrivano ogni anno in omaggio al Vicerè Spagnuolo di Sicilia, un falcone; vi fu anzi in quel periodo, il progetto di trasferirne la sede nella città africana e fu ventura che così non fosse fatto, poichè, molto probabilmente, l' Ordine sarebbe stato spodestato due secoli prima dall'incalzante marea musulmana. Le tracce materiali di questa meravigliosa potenza spirituale e militare rimangono sole ad attestarne l'importanza, mentre il considerarla nel suo vero ambiente storico riempie l'animo di stupore per quanto potè operare e di meraviglia riflettendo quanto poco è ricordata ed apprezzata la sua funzione di polizia del mare Mediterraneo, di protettrice dei commercianti e nucleo principale di resistenza della Cristianità contro le audacie musulmane.

Ma le memorie raramente giungono ad imporsi sulla febbrile concitazione degli attuali avvenimenti e Malta stessa vive ora esclu-

I CARATTERISTICI, ELEGANTI, PULITISSIMI CANOTTI CHE A MALTA ADEMPIONO LE FUNZIONI DELLE GONDOLE A VENEZIA.

sivamente del suo movimento di scalo di transito fra l'Inghilterra, il Levante e le Indie. Soltanto, un passo gigante ha fatto l'Isola in questi ultimi tempi, sotto l'influenza di quei germi che la guerra ha deposto un poco dovunque: la conquista della propria autonomia.

Che se ciò ha tolto al paese alcuni vantaggi materiali, non è meno vero che sono un poco più rinsaldati i legami con i centri etnici da cui il fondo originale della sua razza deriva.

AMILCARE FANTOLI.

Un sogno facile a realizzarsi è quello che può fare ogni Socio del Touring animato da buon volere. Vi sono premi per un ammontare di **ventimila lire** *che permetteranno a* **ventun** *Soci attivi di compiere dei deliziosi viaggetti verso le più caratteristiche regioni d'Italia.* *(Leggete le notizie pubblicate in proposito nella «Vita del Touring» dopo pag. 542).*

LA BASILICA DI S. NICOLA A BARI

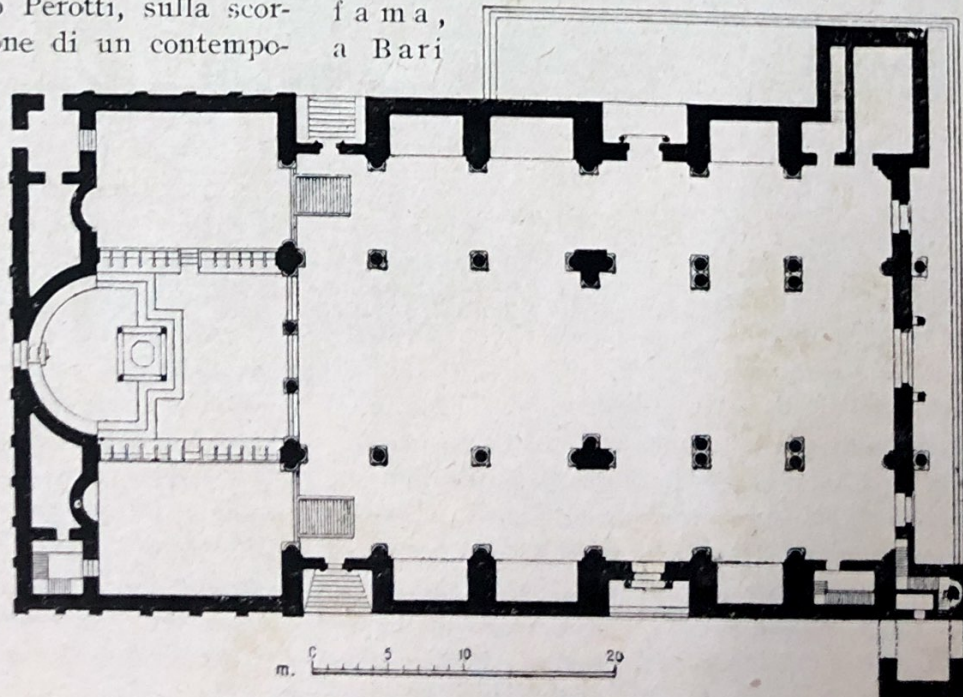
San Nicola da Bari non è di Bari.

Il nome di S. Nicola, del Santo vescovo che i nostri antichi pittori ci rappresentano come un vecchio severo, tutto ammantato nei paludamenti pontificali, va sempre congiunto al nome della maggior città di Puglia. S. Nicola era dunque barese? Niente affatto! Egli apparteneva ad una cospicua famiglia di Patera in Licia e fu vescovo di Mira dove esercitò il suo apostolato con animo battagliero ed infervorato, sedici secoli or sono.

A Bari, pervennero molto più tardi le sue ossa trafugate — secondo una pia leggenda — da modesti marinai che navigavano per le vie dell'Oriente.

Oggi certe nubi poetiche intorno al rapimento di quelle sacre reliquie si sono ormai dileguate: facoltosi mercatanti — una settantina in tutto — e non poveri marinai, nella primavera dell'anno 1087 dopo aver trasportato ad Antiochia i grani del ferace suolo di Puglia, ancoravano le loro navi — erano tre, guidate ciascuna da un *nauclerius* o comandante — nella baia di Iali, si inoltravano fino a Mira che era caduta in mano dei Saraceni, rapivano dalla città profanata le spoglie del Santo e — precisamente l'11 aprile — veleggiavano col lieve ma prezioso carico verso l'Italia. Armando Perotti, sulla scorta della breve narrazione di un contemporaneo, il monaco Niceforo, ci ha ricostruito, con pittorica evidenza, il viaggio prolungatosi per quattro settimane precise. Infatti il 9 maggio, di domenica, le tre navi approdarono a Bari. Dell'equipaggio facevano parte cittadini di Monopoli, di Trani e di Polignano ma la maggioranza barese aveva forse ideato il rapimento e volle a Bari depositare le spoglie di S. Nicola con l'intenzione di recare ad essa dall'Oriente lontano un protettore, imitando i veneziani che da Alesandria avevano portato già prima — nell'anno 828 — il corpo dell'evangelista S. Marco.

Ma mentre nessuno pensa mai di nominare S. Marco *da* Venezia, tutti fanno sempre seguire al nome di S. Nicola quello di Bari, quantunque il vescovo di Mira non si trovi rispetto a questa città in condizioni diverse del Santo Evangelista per quella; ed abbia toccato — come vedemmo — il suolo d'Italia circa sette secoli dopo la sua morte. Perchè dunque questa differenza?

Quando consideriamo che durante tutto il Medio Evo la rinomanza di S. Nicola divenne altissima in Occidente, troveremo al fatto una facile spiegazione. La nuova tomba fu visitata da una folla di pellegrini — specie d'Oltralpe — insieme con quelle di S. Martino a Tours e di S. Giacomo a Compostella; e se essa non era più delle altre due celebre, certo fu più frequentata perchè posta sulla via di Terrasanta. Dalle spoglie del Santo emanava una certa acqua detta la sacra manna, che in boccette fregiate della immagine del Taumaturgo i pellegrini portavano seco come concreto segno di protezione. Se dunque San Nicola era orientale e in Oriente, nelle forme del culto greco, aveva avuto principio la sua fama, a Bari

1. - BARI, BASILICA DI SAN NICOLA: PIANTA.

mancanza o scarsità di devoti stranieri, ora quasi tutti greci e russi), vi accorrono dai piani e dalle colline di Puglia, dai monti della Basilicata e del Molise.

Come sorse la Basilica.

S. Nicola ebbe subito il suo tempio bellissimo dove sorgeva la corte del Catapano distrutta per dimenticare la mala signoria bizantina; l'ebbe in prossimità del mare in una insenatura fra Santa Scolastica e la Portella, proprio dove erano approdate le navi baresi il 9 maggio del 1087.

Allora, l'abate del Monastero di S. Benedetto, Elia, divenne il depositario del corpo del Santo nella chiesa di S. Stefano, non senza contesa, motivata dall'Arcivescovo Orso che reclamava le reliquie per la sua Cattedrale. Ma Elia già pensava ad una nuova chiesa in onore del Santo, chiesa che fu edificata, mediante la sua energia, con grande rapidità. La cripta era consacrata due anni dopo da Papa Urbano II mentre l'abate benedettino, essendo morto il vecchio presule, riceveva la dignità arcivescovile. La nuova carica permise ad Elia, con autorità maggiore di quella che prima non avesse, di far progredire la costruzione della chiesa superiore: nel 1105 quando egli finiva i suoi giorni, un grande tempio era sorto sulla tomba del Santo e, circondato da ospizi e da chiese minori, andava diventando uno dei santuari più venerati della Cristianità.

2. - BARI, BASILICA DI S. NICOLA: PORTALE SULLA FACCIATA.

ebbe inizio il culto latino del Santo e i miracoli che le pie leggende avevano intessuto intorno alla sua vita si andarono, sulla nuova tomba, moltiplicando; così che per tutto il mondo occidentale il suo nome non poteva non essere accompagnato da quello della città dove la sua rinomanza si era tanto accresciuta. E, del resto, Bari stessa ha da tempo incluso fra i suoi cittadini il Santo di Mira e bisogna assistere alla ricorrenza annuale della traslazione per persuaderci come, anche oggi, il popolo barese acclami il suo Taumaturgo confondendo il proprio grido d'invocazione con quello dei pellegrini che (in

Oggi che ci avviciniamo alla Basilica di S. Nicola col desiderio di provare una emozione artistica, essa si presenta — sebbene in qualche parte non finita e in qualche altra manomessa da restauri non sempre opportuni — come uno degli edifici romanici più grandiosi del nostro Paese.

Chi osserva l'alta parete della sua facciata troppo severa e troppo nuda, immagina facilmente l'entusiasmo frettoloso dei suoi costruttori impazienti di vederla compiuta in breve tempo.

3. - BARI, BASILICA DI S. NICOLA: FACCIATA.

Soltanto a lato della porta mediana e sopra quelle laterali la fronte si anima di arcatelle cieche, abbinate entro arcate maggiori; poi l'uniformità della muraglia è rotta da tre monofore (oggi chiuse e divenute comode nicchie ad altrettante statue barocche), da bifore e da un oculo vicino al tenue coronamento fatto di timidi archetti semicircolari.

Questa mole che lascia intravvedere nelle due lesene e nella sopraelevazione della parte mediana, la divisione interna a tre navate, è stretta fra due torri massicce rimaste interrotte, che noi dobbiamo immaginare per un momento complete, diritte, sù verso il cielo come in certe chiese settentrionali, per ricomporci l'austera imponenza del tempio voluto dal benedettino Elia.

4. - BARI, BASILICA DI S. NICOLA: PARTICOLARE DEL PORTALE.

Il superbo portale.

Un particolare stupendo in contrasto con la facciata del S. Nicola appare il portale, che è tutta una fioritura di motivi gentili e raffinati. Arcuato ed inscritto, al modo arabo, entro una cornice rettangolare, si arricchisce di un protiro lombardo retto da due bovi pensili e coronato da un frontone culminante in una sfinge plastica ed immobile. Negli stipiti e negli archivolti è un mescolarsi di motivi bizantini e classici cari alla fantasia eclettica degli scultori pugliesi. Negli stipiti, coi pavoni dal lungo collo intrecciato fra racemi, di derivazione orientale, vediamo scene di combattimento ed Ercole in lotta col Leone Nemeo. Nell'archivolto del protiro si svolge un intradosso ornato romanamente di lacunari con rosoni, mentre una fila di fuseruole limita il fregio dell'arco adorno di motivi vegetali, in mezzo ai quali domina una quadriga lanciata alla corsa da un re simile ad un Apollo sul suo carro.

Questo portale che è stato definito come il più complesso fra quanti, del periodo romanico, ne possiede l'Italia del sud, venne ad abbellire la Basilica nella seconda metà del sec. XII quando la scuola degli scultori pugliesi componeva le sue opere più ricche.

Un po' prima, lungo i fianchi della chiesa la stessa ricchezza di forme si era andata estendendo all'architettura nella loggia a colonnine divise da pilastri, al di sopra di grandi arcate già aperte ed ora chiuse in parte con cappelle come nel Duomo di Bitonto che abbiamo già illustrato in questa Rivista (agosto 1923). E altrettanta ricchezza torna nelle porte specialmente in una detta dei Leoni la quale, nell'archivolto ornato di guerrieri combattenti, mostra — come la porta della Pescheria nel Duomo di Modena — una eco di quella vita profana che conosciamo a traverso i poemi cavallereschi.

5. - S. NICOLA: PARTICOLARE DEL PORTALE.

Le caratteristiche architettoniche.

Non perdiamo di vista l'architettura del nostro edificio e volgiamo uno sguardo al transetto. Esso non segue la stessa linea dei fianchi ma si eleva all' altezza della facciata, percorso da arcate cieche e da bifore abbinate e sovrapposte in doppio ordine ed è congiunto ad una tribuna rettilinea che cela, come in quasi tutte le maggiori chiese di terra di Bari, le absidi interne, dando origine a due torri d'angolo che non furono mai terminate, ed a due sacrestie.

Questo ordinamento grandioso applicato per la prima volta in Puglia nel S. Nicola, se condotto a termine, avrebbe conferito alla chiesa con i due campanili di facciata più l'aspetto di un edificio fortificato che di un tempio; senza giungere bensì alla severità oltramontana che diede l' apparenza di veri e propri castelli alla Cattedrale di Agde, alla chiesa presso l'abbazia di Cruas, a quella di S. Vittore a Marsiglia, per non abbondare nei facili esempi.

Se ora si vuole ricomporre idealmente l'interno di S. Nicola nel suo ordinamento romanico a tre navi con un transetto e tre absidi, dobbiamo fare uno sforzo di immaginazione ancor più intenso di quanto non abbiano domandato le forme esteriori. Non invano son passati tanti secoli ognuno dei quali non solo negli altari o nelle tombe, ma nella struttura stessa del tempio ha voluto lasciare la propria orma (1).

6. - BARI, BASILICA DI S. NICOLA:
PORTA LATERALE SUL FIANCO NORD, DETTA PORTA DEI LEONI.

E così il nudo paramento di pietra è oggi coperto della calce; il semplice tetto a capriate, nascosto da un ricco soffitto intagliato e dorato con grandi tele dell'aquilano Carlo De Rosa (al quale erano commesse nel 1661 dal Governatore di Bari in nome del Vicerè); l'abside maggiore è tutta ingombra di stucchi mentre quattro pennacchi piantati sul transetto promettevano una cupola che non venne costruita.

Ma questi son tutti particolari comuni a tante altre chiese; invece il S. Nicola mostra nella sua nave maggiore una aggiunta curiosa che, per quanto noi sappiamo, non ha trovato in tale aspetto, ulteriori applicazioni e snatura veramente l'edificio romanico. Tre arconi ribassati percorrono la nave in senso trasversale impostandosi su colonne che si addossano ai sostegni delle campate, raggiungendo un certo effetto scenografico, ma gettando in questo interno, che doveva essere limpido e semplice, un senso di cupa oppressione e un senso di disorientamento nel visitatore. Gli arconi furono costruiti, in funzione di catene, per consolidare la fabbri-

(1) La Sovrintendenza ai Monumenti delle Puglie sta conducendo importanti lavori di ripristino alla Basilica.

7. - BARI, BASILICA DI S. NICOLA: L'INTERNO CON GLI ARCONI COSTRUITI NEL SEC. XV.

ca dopo il terremoto del 1456, con gotico carattere, come ci spiega la loro forma e, più chiaro, la cornice di coronamento ad archetti trilobi che ricorre anche intorno ai matronei sovrastanti le navi minori. I quali matronei, esempio di proporzione e di saldezza bizantina, sfuggono necessariamente oggi — dopo l'aggiunta degli arconi trasversi — ad uno sguardo di insieme; ma hanno capitelli bellissimi qualcuno bizantino o bizantino-ravennate rimesso in opera, altri appositamente eseguiti sulle norme della stessa tradizione tecnica. Anche i capitelli delle colonne e dei pilastri della navata sono di maniera simile o indicano uno scalpello lombardeggiante a contrasto con quelli esuberantemente gotici delle colonne quattrocentesche cui è affidato il peso dei malaugurati arconi.

8. - S. NICOLA: CAPITELLO BIZANTINO DEL MATRONEO.

Per riassumere, il S. Nicola è monumento italianissimo ideato sotto l'influsso di varie scuole architettoniche, fra le quali ha prevalenza la lombarda; ma nel suo eclettico insieme crea un nuovo tipo di chiesa: la basilica romanica pugliese. Tuttavia il nostro edificio ha una caratteristica più ornamentale che costruttiva, comune ad alcune chiese straniere. Intendiamo riferirci alle tre arcate che chiudono la nave maggiore al suo incrocio col transetto (v. fig. 7), rivestite di stucchi e dorature barocche ma sostanzialmente romaniche. Esse compongono una iconostasi monumentale che trova esempi analoghi non in Francia ma in

Ispagna: ad es. in S. Michele di Escalada, in S. Maria di Naranco e in Santa Cristina di Lena; nè sapremmo indicare cui spetti la priorità di un tale motivo.

Più oltre — nel presbiterio — l'arte romanica torna a trionfare con accento schiettamente nostrano. Sui gradini intarsiati che ricordano l'abate Eustachio (1105-1123) si eleva un sontuoso ciborio su quattro colonne, con capitelli singolarmente ricchi, il quale finisce, mediante l'ingegnoso trapasso di un duplice ordine di colonnine, con una copertura ottagona, secondo una struttura che ci hanno conservata altri esempi cospicui a Roma e nel Lazio, nella Sabina e nell'Abruzzo. Nel mezzo dell'architrave una preziosa placca in rame smaltato raffigura S. Nicola che incorona Re Ruggero in paludamenti regali, opera che il Bertaux proclama come il più antico smalto di Limoges che si conosca, perchè eseguito avanti la morte del Re (1154) e probabilmente dopo che Bari fu tolta alle

10. - BARI, BASILICA DI S. NICOLA: TRIFORE DEL MATRONEO.

truppe dell'Imperatore Lotario (1139) e riconquistata dai Normanni. Veniamo così a conoscere indirettamente la datazione approssimativa del ciborio così splendido di sculture e svariato di intarsi (fig. 11).

9. - BARI. BASILICA DI S. NICOLA: CAPITELLO ROMANICO DELLA CRIPTA.

Una cattedra preziosa.

Ma in fondo all'abside, sopra un bel pavimento musivo, ecco un altro pezzo se non così appariscente certo di grande valore scultorio e liturgico: la cattedra che l'arcivescovo Elia volle destinare nel 1098 non al Duomo ma alla Basilica di S. Nicola per conferire maggiore dignità, quasi ad uguagliarla alla prima chiesa di Bari. Ornata di trafori e di intarsi, è sorretta nella parte anteriore da telamoni in parte ad alto e in parte a tutto rilievo. Sono: un guerriero in piedi e due figure seminude e genuflesse, rappresentate queste con attento

11. - BARI, BASILICA DI S. NICOLA: IL SUNTUOSO CIBORIO ROMANICO.

e profondo realismo nel tormento della loro eterna fatica, mentre a tergo fra due colonnine una leonessa tiene prigioniera una misera creatura umana.

La Puglia ha altre cattedre vescovili del tempo romanico ma da quella rozza di Canosa e dall'altra di Monte S. Angelo (notevole specie per le sue esuberanze ornamentali) a questa di S. Nicola, l'arte arriva a tali superamenti tecnici ed a tale potenza

espressiva, che viene a rappresentare quanto di meglio la scultura poteva produrre sul finire del sec. XI.

Dietro alla piccola cattedra barese si eleva il mastodontico monumento di Bona Sforza regina di Polonia, dovuto alla mano stanca di un seguace di Michelangelo; ma nel gran libro dell'arte esso è molto più lontano dal Maestro di quelle che non sia l'anonimo scultore del sec. XI!

Scendiamo dalle scale lungo le navatelle alla cripta tutta affondata sotto il presbiterio. E' bassa e coperta da stucchi. Noi preferiremmo che la foresta delle colonne (nobilmente abbellita da capitelli d'ogni arte e d'ogni stile dal romano al bizantino, dal preromanico al romanico, dal lombardo al pugliese) avesse le snelle proporzioni d'un tempo sul pavimento originario più profondo e che le sue vôlte a crociera avessero l'originaria semplicità costruttiva. Eppure, ad onta delle sue deturpazioni, sentiamo che questo luogo, sempre affollato da fedeli, illuminato sempre da lampade e da ceri, ha un'anima aderente alla nostra realtà, è un monumento *vivo* da oltre otto secoli, circondato dal fascino di una forza che emana dai misteri della fede.

Nella curva dell'abside sotto l'altare che

12. - BARI, BASILICA DI S. NICOLA: CAPITELLO ROMANICO DEL CIBORIO.

13. - BARI, BASILICA DI S. NICOLA: CAPITELLO ROMANICO IMITANTE LA TECNICA BIZANTINA.

il re Urosio di Serbia aveva nel sec. XIV ricoperto d'argento e che oggi vediamo sontuosamente sbalzato dello stesso metallo con gusto barocco, giacciono le reliquie del Santo di Mira tutte inondate dalla manna sacra che i sacerdoti raccolgono e i pellegrini e i devoti portano seco dopo la visita pia alla tomba venerata. Pellegrini e devoti d'ogni condizione sociale vennero infatti a Bari, dai potentissimi (come Carlo II d'Angiò, Roberto e Giovanna I di Napoli, Luigi IX di Francia, Eurosio e Stefano di Serbia, Elisabetta e Ludovico di Ungheria), i quali fecero splendido e ricchissimo il Tesoro della Basilica, agli umili anonimi che lasciarono, presso le sacre spoglie, modestissime offerte: gli ex voto di argento o di cera.

Ma una descrizione di questi ex voto, che sarebbe un interessante e piacevole articolo di folklore e un esame del Tesoro come delle opere d'arte di cui va ricca la Basilica, da una immagine bizantina del Santo ed una pala di Bartolomeo Vivarini, ci condurrebbe fuori dei limiti brevi che ci siamo imposti: la illustrazione cioè della Basilica romanica sul modello della quale si elevarono le maggiori chiese di Terra di Bari.

MARIO SALMI.

Le magnifiche illustrazioni che accompagnano questo scritto sono tratte, per gentile concessione della Casa Editrice « Itala Ars » *di Torino, dal superbo volume da essa recentemente edito:* Architettura e scultura medioevale nelle Puglie *(Ediz. di lusso con 64 tav. di cm. 37×52: L. 300).*

LA VALBRUNA PRESSO IL SUO SBOCCO - SULLA SINISTRA IL PAESE, A DESTRA L'ALBERGO - LA STRADA IN BASSO È QUELLA CHE PORTA A UGOVIZZA.

UN ANGOLO TRANQUILLO NELLE ALPI GIULIE

LA VALBRUNA E IL SUO ARTEFICE

Non so se a voi sia mai capitato di mettere in preventivo, durante qualche gita in montagna, una notte all'aperto o in un fienile e poi di ritrovarvi invece la sera comodamente alloggiati in una tepida stanzetta d'albergo, con tutti i comodi desiderabili. Di solito, veramente, avviene l'inverso, e appunto perciò l'improvvisata riesce più gradita.

Fu così che una sera, dopo avere risalito la Val Dogna fino alle origini, scendevo solo, con il sacco carico di fossili in ispalla — frutto solo spiritualmente gradito, delle mie ricerche — verso una delle valli ch'era venuta di recente a completare il nostro Friuli. A giudizio della carta topografica, che mi faceva da guida, non avrei dovuto trovare che un piccolo paesetto, *Wolfsbach* o *Vučja Ves,* presso lo sbocco, forse distrutto dalle cannonate. Ed infatti il paese m'apparve alle ultime luci del giorno come l'aveva raffigurato la fantasia, ma da una parte sorgeva isolata una mole scura, che giudicai da lontano un castello. Per buona ventura invece, sopra una grande tabella, faceva bella mostra l'iscrizione « Touristen Hôtel Seisera », la quale se poteva diminuire l'impressione poetica del luogo, dava garanzia o per lo meno speranza di ristoro.

Data la premessa, lascio a voi immaginare il resto.

Quando un anno dopo feci ritorno in quei luoghi, seppi che il paese non si chiamava più Wolfsbach, ma era diventato Volza, nome, forse solo per il suono, meno esotico dell'altro. Ma la sorpresa fu maggiore l'anno successivo, allorchè al posto di Volza, trovai ancora un altro nome: *Valbruna.* Pensai che se si fosse continuato di questo passo, in breve volgere di tempo, nessuno più sarebbe stato capace di raccapezzarsi e già mi accorsi che ciò stava per accadere nelle stazioni ferroviarie e negli uffici postali.

Del resto questo di Valbruna non è che

(fot. Brisighelli)

NEL PRIMO PIANO, L'AMPIO LETTO DELLA VALBRUNA; NEL FONDO S'APRE IL VALLONE DELLA SÀISERA - IL GRUPPO MONTUOSO SULLA DESTRA, IL PICCOLO E IL GRANDE NABOIS E DIETRO IL JÔF FUART.

uno dei tanti casi del genere che si sono verificati nella zona tra Pontebba e Tarvisio e probabilmente anche altrove. Basterebbe ricordare per esempio Weissenfels, Roccalba e Fusine che sono, o meglio, vorrebbero essere la stessa cosa; Pontafel, Pontefella — bisogna notare che il ponte non è sulla Fella, ma sulla Pontebbana — Pontebba Nuova; Uggowitz, Uque, Ugovizza per citarne solo pochi. Ma anche il nome della valle, oltre a quello del paese, aveva compiuto nel frattempo la sua evoluzione. Da Val Seisera — pronunziato alla tedesca (Sàisera) — s'era passati a forme più o meno incerte di Seisèra, Sèissera, Saìssera, Sàisera e finalmente Valbruna.

Quest'ultimo dovrebbe essere — è da sperarsi — il nome definitivo e, secondo qualche studio recente, anche il vero nome originario sia del villaggio che della valle, usato per molto tempo dai friulani e quasi dimenticato per effetto dell'« intedescamento » della regione.

CARTA DELLA VALBRUNA
(le crocette indicano le località fossilifere).

⁂

La Valbruna è quella valle profonda che s'apre tra Ugovizza e Camporosso in Val Canale e conduce le sue acque ad alimentare la Fella poco sotto le sorgenti. Dal suolo ampio e pianeggiante, coperto d'abeti, s'innalzano da un lato le pareti rocciose della Cima Nera (Schwarzenberg)

L'INGRESSO AL GRANDIOSO CIRCO DELLA SÀISERA.
UN CORDONE ROCCIOSO MODELLATO DAI GHIACCIAI LO CHIUDE AL SUO SBOCCO.

uno dei contrafforti del Jôf di Miezegnòt — il famoso Mittagskofel (1) — dall'altro quelle meno aspre e più boscose del Monte Lussari su cui s'affaccia il noto santuario. La parte alta della Valbruna si divide in tre rami di cui quello minore porta a Sella Somdogna, gli altri due s'internano fin sotto le immani pareti del Montasio (2754 m.) e del Jôf Fuàrt (2666 m.) prendendo il nome di Val Sàisera e Valle dei Maggesi (Zapraha).

Presso lo sbocco, mollemente adagiato sopra un arco di dolci ondulazioni prative che attraversano la valle, sta il paesetto di Valbruna.

È uno dei villaggi graziosi e birichini che s'incontrano spesso nella Val Canale, semiaffogati nel verde chiaro dei pascoli cui fan corona all'ingiro cupe selve d'abeti. Le sue casette bianche, piccine piccine, ornate da lunghi ballatoi esterni di legno, sembrano fatte per ischerzo, come quei giocattoli che i bambini costruiscono col cartone dipinto. Il tetto acuto, coperto di larghe scandole, è troppo grande in confronto alle pareti, sì che la casetta ne rimane quasi soffocata. E tra le doppie invetriate delle anguste finestre, v'è sempre una smagliante fioritura di gerani e di garofani, cura assidua delle giovani valbrunesi che godono di confondere per un istante, quando voi passate, le chiome bionde fra il rosso acceso dei loro fiori.

E la pieve? La piccola pieve dal campanile aguzzo posta là in alto, sul prato, ha una grazia civettuola tutta sua ed emana un senso di così dolce tranquillità che pare abbia riunito in sè tutto il sentimento che il luogo v'inspira. Ma il vero gioiello nel quale è profusa tutta l'arte di quei semplici montanari, è il cimitero di guerra, un po' più a monte del paese. Intorno a una massiccia cappella di legno scendono le croci allineate in doppia fila. Una cinta di rami intrecciati intorno a tronchi più grossi che sostengono una serie di rozzi vasi fioriti, lo chiude da tre lati. Sul davanti, alle estremità, due archi simmetrici, portano la scritta « Cimitero degli Eroi », mentre al centro sorge un rialzo a guisa di fontana, di porfidi rossi e verdi.

Se tutto è graziosamente piccolo nella Val-

(1) Occorre avvertire che Jôf di Miezegnòt è il nome friulano che significa: Picco di Mezzanotte, mentre il nome tedesco Mittagskofel significa Picco di Mezzogiorno. La disparità di significato dei nomi è dovuta alla posizione del monte rispetto agli abitanti friulani dell'Alta Val Dogna e a quelli tedeschi della media Val Canale tra cui il monte s'eleva. Questi casi del resto sono assai frequenti nelle Alpi (vedi l'interessante articolo di Olinto Marinelli su *Le Vie d'Italia* del luglio 1920, pag. 395).

(fot. Brisighelli)
VALBRUNA D'INVERNO - QUELLA SPECIE DI DIGA SULLA DESTRA CHE NASCONDE IN PARTE L'ALBERGO È LA MORENA FRONTALE DELL'ANTICO GHIACCIAIO - NEL TONDO A SINISTRA L'ALBERGHETTO DELLA SÀISERA.

bruna ciò che gli uomini hanno creato, la natura invece ha voluto far apparire ancor più maestosi i giganti delle Giulie che la recingono. I monti, dal suolo ampio e piatto della valle, salgono d'un tratto con pareti vertiginose e strapiombi fantastici sino alle cime più elevate che di frequente superano i 2000 metri d'altezza. Lo scenario più grandioso sta verso il fondo della valle, ma ad esso fanno adeguato contorno i fianchi boscosi, quasi quinte d'un teatro. Guardate là quella vastissima parete che le acque hanno cesellato di mille piccoli solchi: è il Jôf Fuàrt. E sulla sinistra quella serie interminabile di bastioni: è la cresta dei Camosci.

Ma venite un po' più avanti, sullo spiazzo della capanna Sàisera e alzate gli occhi. Lo aereo castello del Montasio drizza verso il cielo le sue torri mozze, fumiganti nella tormenta, e rimbomba di tanto in tanto per le valanghe che rigano di candide strisce i suoi fianchi rugosi.

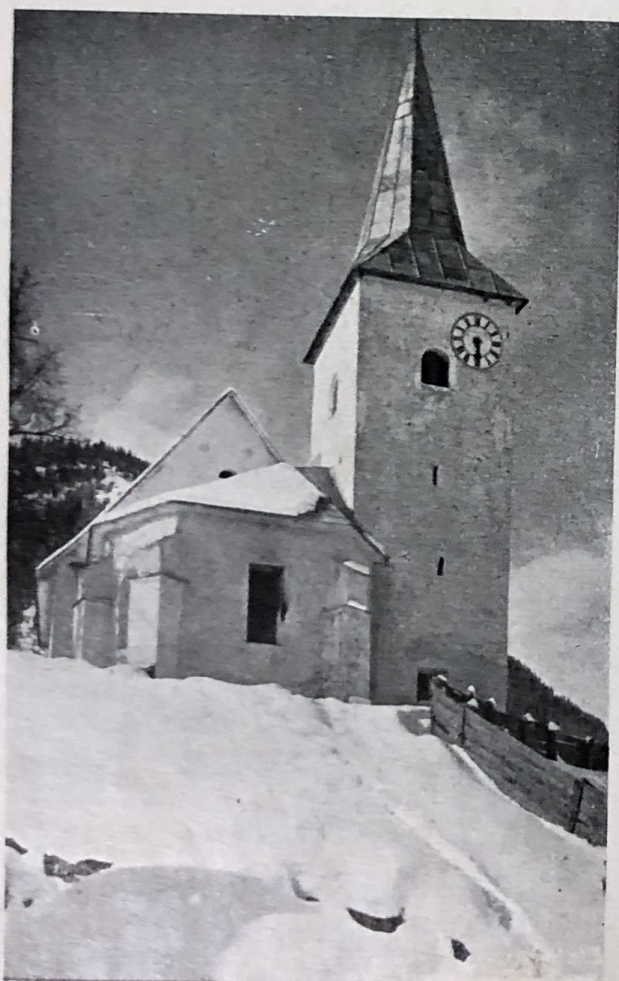
A me però piace ancor di più la Valbruna nell'inverno quando veste la sua soffice pelliccia d'ermellino. Le casette allora tutte sepolte sotto i grandi tetti fasciati di neve, emergono appena dalla distesa bianca quasi onde d'un mare improvvisamente gelato. E di notte, nella solenne pace invernale, solo le luci gialle che si riflettono tremule sulla neve attraverso le invetriate senza imposte, ci distolgono dalla strana illusione. Se poi penetrate nella valle per ritrovare i luoghi più noti, vi sembra di non esserci mai stati. Tutto è cambiato; la Valbruna è un'altra ed anche il nome non le si addice più. Essa vi ridesta ancora quel senso di piacevole curiosità di quando la visitaste per la prima volta come una regione mai vista. I grossi abeti che drizzano i loro fusti snelli verso il cielo, ora s'incurvano carichi di grosse zolle di neve che reggono a stento. E dove sono tutti quei ruscelli che con mille cascate scendevano festosi a ristorarvi durante le lunghe marce sotto il sole estivo? Eccoli ancora là, ma immobili, ma più belli ancora, che adornano con lunghi festoni ricamati di ghiaccio le scure pareti della montagna.

Sembra che la natura abbia d'un tratto sospeso il ritmo della vita per fare meglio ammirare la sua opera grandiosa.

⁂

La Valbruna è percorsa in tutta la sua lunghezza — poco più di 5 chilometri — da una rotabile che attraverso pascoli e boschi,

(*fot. Brisighelli*)

IL GRUPPO DEL MONTASIO. - DEI DUE CIRCHI CHE SI OSSERVANO SOTTO LE ROCCE NELLA METÀ DESTRA DELLA FOTOGRAFIA, QUELLO DI DESTRA È OCCUPATO DAL GHIACCIAIO, QUELLO DI SINISTRA È IL CIRCO DELLA SÀISERA.

(*fot. Brisighelli*)

LA PICCOLA PIEVE DI VALBRUNA.

tra i quali fa spesso capolino il profilo snello di qualche capriolo, si spinge sino alla spianata dove sorgeva un tempo la capanna Sàisera. Da qui, dei buoni sentieri s'inerpicano verso Sella Somdogna, verso i circhi del Montasio e verso l'ampio bacino della Sàisera superiore (Spranja) che s'apre tra il Jôf Fuàrt e la cima dei Verts. Numerosi altri sentieri e mulattiere portano dal fondovalle a tutte le cime intorno mentre due rotabili collegano il paese alla sua fermata sulla ferrovia Udine-Tarvisio (km. 1,5) seguitando poi per Camporosso, e alla stazione contigua al paese di Ugovizza (km. 2,5).

A Valbruna vivono in permanenza circa 700 abitanti occupati per lo più a lavorare il legname che tagliano nei boschi di cui è ricca la valle. Oltre a questa popolazione v'è però un'altra che, se non si può chiamare permanente perchè non è sempre la stessa, tuttavia popola estate e inverno la Valbruna ed è quella che ormai dà il tono al paese. E pensare che, quando passai per la prima volta, ero l'unico ospite dell'albergo della Saìsera — così si chiama attualmente — ma già l'anno dopo e ancor più in quelli successivi oltre la grande affluenza di forestieri e forse come conseguenza di essa, notai che la « stagione estiva » s'era di molto prolungata

IL MASSICCIO DEL MONTASIO DA SELLA SANDOGNA.

(seconda metà di maggio. prima metà d'ottobre) allacciandosi quasi a quella invernale. E il merito, bisogna dirlo, non è soltanto della natura.

L'influenza benefica dei villeggianti si rende già manifesta nelle canzoni che vanno ripetendo i bambini del luogo e nella nostra lingua che, bene o male, è compresa da tutti e parlata da molti, mentre quattro anni fa solo una o due persone riuscivano a mettere insieme qualche parola di un italiano più o meno barocco.

Valbruna è un luogo di villeggiatura, sì, ma è un luogo di villeggiatura che ha il pregio di mantenere ancora, e speriamo sempre, quel carattere di semplicità che non è facile ormai di trovare nei centri alpini di questo genere. Non è, in altre parole, l'artificiosa vita cittadina trapiantata con tutte le sue raffinatezze e i suoi fastidi in mezzo ai paesi semplici delle Alpi. Qui anche noi, amanti della montagna nella sua espressione più pura, quale palestra vivificatrice delle nostre energie, quale perenne sorgente ristoratrice del nostro spirito, ci sentiamo ancora a casa nostra, durante i brevi periodi di riposo. E tanto meglio se siamo in grado di apprezzare tutte le bellezze del capolavoro che la natura ha qui edificato. Il paesaggio così vario e complesso della Valbruna è uno dei più espressivi, per chi lo sa comprendere. Esso ci narra, nell'apparente disarmonia delle sue linee, gli ultimi brani di storia geologica della regione, storia così interessante che merita una breve illustrazione.

Se poco prima di giungere in paese, dalla stazione di Ugovizza (1), vi soffermate un momento ad esaminare la composizione dei bassi rilievi che chiudono la valle presso il suo sbocco, v'accorgerete ch'essi sono formati da accumuli caotici di blocchi di tutte le dimensioni tra i quali potrete facilmente riconoscere frammenti di calcari bianchi, grigi, bruni, neri, di scisti rossi e bruni, di conglomerati policromi, di porfidi rossi e verdi. Da dove sono venuti questi tipi così disparati di rocce? I calcari bianchi e grigi sono gli stessi che formano tutta la grandiosa serie di cime del Montrasio, del Jôt Fuàrt, dei due Nabois, della cresta dei Camosci, oppure quelli un po' diversi del Prasnic e del Jôf di Miezegnòt. I calcari neri costituiscono un fianco del Lussari, i conglomerati policromi

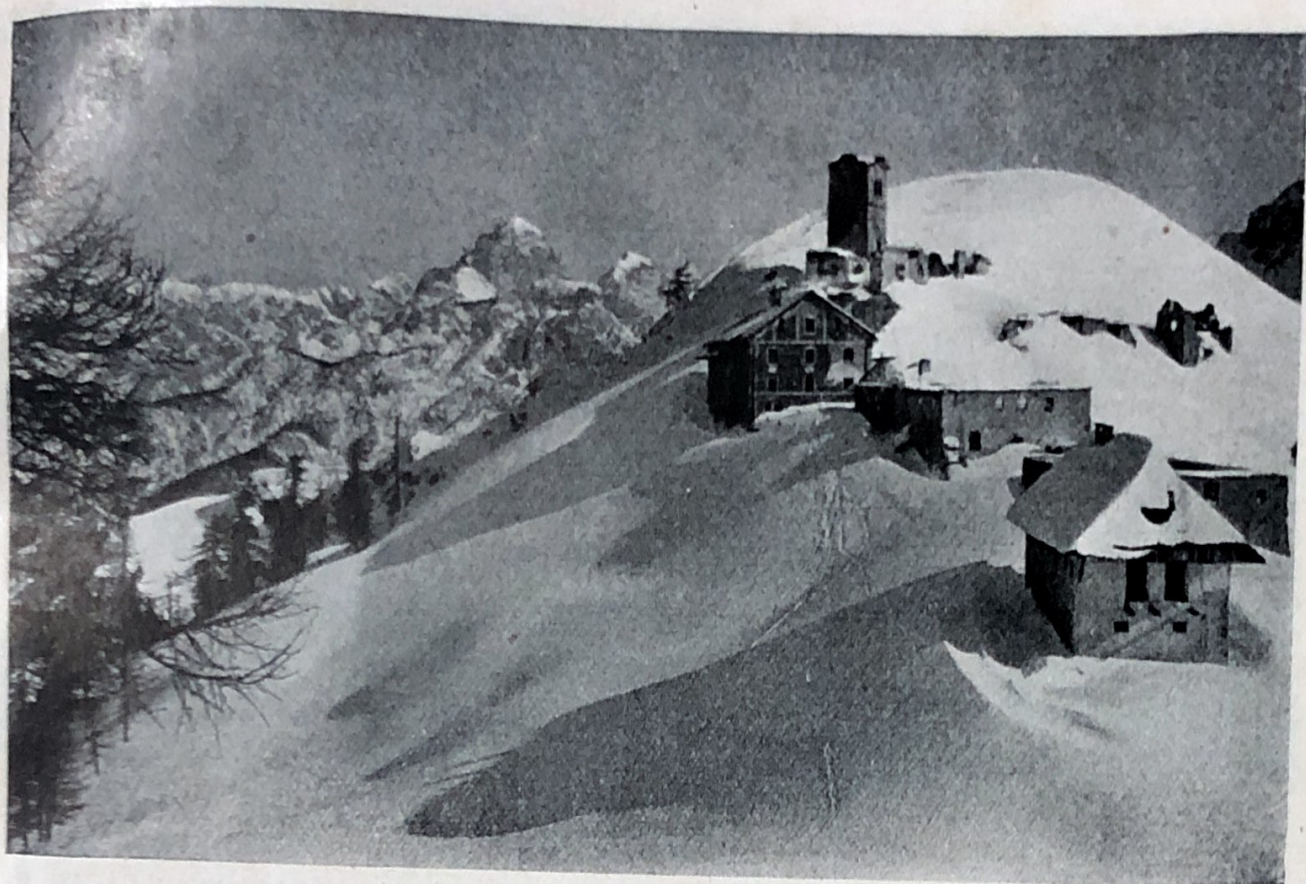
(1) La fermata ferroviaria di Valbruna è un po più vicina al paese ma i treni diretti fermano solo a Ugovizza per cui spesso conviene scendere a quest'ultima stazione che dista poco più dell'altra dall'Albergo della Sàisera (circa 2 km.). L'albergatore inoltre, previo avviso, provvede al trasporto delle persone e dei bagagli con carrozze o con slitte nell'inverno.

IL GRUPPO DEL PRASNIC - ANCHE QUI SI OSSERVANO AL CENTRO DUE CIRCHI, ANTICHE SEDI DI GHIACCIAI - SULLA SINISTRA IN BASSO ALCUNI FIENILI DEL LUSSARI.

provengono dall'alpe Limoviza e dal Rio Carscin, gli scisti rossi formano i contrafforti più esterni dei monti verso la Val Canale. Gli scisti bruni, insieme con calcari dello stesso colore, compongono infine tutti i pendii dolcemente ondulati che dall'alta valle salgono verso Sella Somdogna e quella opposta del Prasnic e racchiudono nei loro strati una ricchissima fauna di conchiglie marine, ancora perfettamente conservate con tutta la elegante ornamentazione del guscio. È questo il cosiddetto « piano di Raibl » celebre appunto per la ricchezza dei suoi fossili.

Ebbene, tutte queste rocce si deposero, sotto forma di sedimenti, in un mare più o meno profondo durante il medioevo della storia della Terra, ossia durante quell'êra che i geologi chiamano mesozoico. Ma gli strati, dapprima orizzontali, furono successivamente sconvolti, raddrizzati, spezzati dalle pressioni incommensurabili che hanno dato origine alle montagne ed ora formano, nella Valbruna, una serie inclinata verso settentrione e sempre più antica via via che dalle origini s'avvicina alla sbocco della valle. I bellissimi porfidi rossi e verdi, che misti a tufi dello stesso colore affiorano nel letto del Rio Socouz e presso il Lussari, rappresentano invece le tracce di una attività vulcanica da tempo sopita, e con essa pare stia in relazione anche la ricchezza in minerali metalliferi che vantano le vicine miniere del Predil (Raibl).

Ma ritorniamo ai nostri rilievi che sbarrano la valle e frughiamo un po' più accuratamente tra i ciottoli. Non sarà difficile trovarne qualcuno ben levigato e con la superficie solcata da sottili striature che s'incrociano in tutti i sensi, quasi fosse stato sfregiato con lo smeriglio grossolano.

Gli elementi raccolti sono ora più sufficienti per rivelarci l'agente che ha compiuto il potente lavoro di trasporto e di accumulo. È quel poderoso artefice del paesaggio non è ancora del tutto spento: esso vive ritirato, al riparo delle immani pareti del Montasio e chissà che non mediti di riacquistare in un avvenire certo molto lontano, il perduto dominio. È il piccolo ghiacciaio del Montasio, uno dei più piccoli delle Alpi ed uno dei più curiosi per la sua forma che ricorda un cono di detriti con cui ha del resto in comune anche l'origine. Ma è anch'esso un ghiacciaio; anche se lo nutrono solo le valanghe, poichè possiede le sue morene ed i suoi crepacci mostrano il ghiaccio verde e cristallino del suo corpo, e poichè come i ghiacciai maggiori sposta ora in avanti ora all'in-

CASEGGIATO E SANTUARIO DEL LUSSARI D'INVERNO.

dietro la sua fronte. La sua piccolezza ha fatto sì che rimanesse ignorato per molto tempo, mentre ora già incominciano ad affluire i pellegrini per rendergli onore.

Ma se il piccolo e candido figlio della montagna ora se ne sta timoroso in recessi appena reperibili, un tempo aveva il suo regno in tutta la valle e scendeva ancor più basso in intimo amplesso coi suoi fratelli maggiori. Tutta la Valbruna fu allora colma di ghiacci che colavano con moto lentissimo ma irresistibile dagli ampi circhi che ancora s'internano, simili ad enormi seggioloni, nel cuore delle montagne. E la valle che anteriormente era solo un profondo solco torrentizio fu trasfigurata. Il suo angusto fondo fu allargato e spianato, i suoi fianchi lisciati e ridotti ad aspre pareti rocciose, le selle intorno ampliate. Il gelido artefice smussando spigoli troppo taglienti, colmando, con i suoi rifiuti, gole troppo selvagge, stava preparando lo splendore dell'attuale paesaggio.

Ma ecco che dopo una lunga sosta presso la pianura, il gigante bianco incomincia a sentire i primi sintomi di debolezza per la mancanza di nutrimento dovuta a mutate condizioni climatiche. I suoi fratelli si ritirano rapidamente abbandonandolo: egli cerca di reagire soffermandosi sulla porta di casa, allo sbocco della valle, e qui incomincia a costruire, quasi a sua difesa, un ostacolo coi materiali abbondanti che ha strappato alle montagne. Ma poi l'indebolimento generale si fa più sentire, più irresistibile ed egli riprende il suo rapido ritiro pur soffermandosi ancora qua e là prima di abbandonare definitivamente il suo regno. Ormai è giunto in fondo alla valle; non manca che un ultimo salto di roccia. Egli lo supera e si nasconde vergognoso nell'ombra dei colossi alpini.

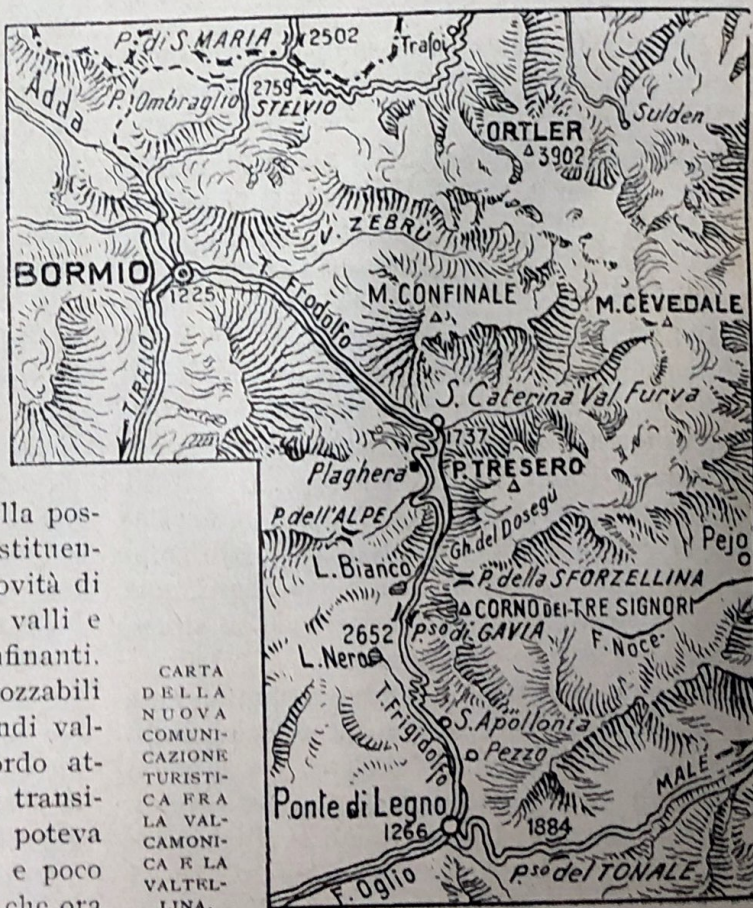
Nella valle sgombra dai ghiacci, hanno ora libero giuoco le acque selvagge che qua e là ristagnano per breve momento dietro le difese abbandonate del ghiacciaio, ma poi si riversano più impetuose a inondare il piano sottostante cospargendolo di ghiaie. Dai fianchi troppo ripidi e non più sostenuti dalla pressione del ghiaccio, precipitano numerose le frane accumulando materiali ai piedi delle pareti, mentre su di esse riversano abbondanti cascate d'acqua, le vallette pensili. Le acque correnti riprendono il loro dominio nell'elaborazione delle forme del terreno; ma questo è un lavoro di dettaglio, un lavoro di cesello, mentre le grandi linee del paesaggio rimangono ancora a testimoniare l'opera del gelido artefice della Valbruna.

ARDITO DESIO.

La nuova strada tra Valtellina e Valcamonica attraverso il Passo di Gavia (m. 2621).

L'ENORME incremento attuale del traffico dato dall'automobilismo e dal motociclismo ha, di colpo, in gran parte spostato il problema delle comunicazioni turistiche in tutta la zona alpina dalle poche e lente ferrovie che fino ad alcuni anni fa avevano il privilegio dei trasporti, alla rete stradale, in passato minimamente utilizzata colla difficile trazione animale dei veicoli.

È questo un risultato magnifico dal punto di vista turistico perchè ha avvicinato ai grandi centri del piano e messo in valore, tutta la zona alpina così profondamente interessante, ed ha fissato il problema della possibilità futura di sviluppi stradali costituenti vere abbreviazioni di distanze e novità di comunicazioni da paesi e paesi, tra valli e valli e tra il nostro Stato e quelli confinanti.

Alcune delle antiche maggiori carrozzabili che risalgono molte delle nostre grandi valli alpine, attendono ora quel raccordo attraverso colli o passi che permetta di transitare di valle in valle, raccordo che poteva anni fa essere considerato un'inutile e poco giovevole spesa di lusso turistico, ma che ora rappresenterà un forte incremento a traffici locali, regionali e turistici di ogni specie. La guerra ha determinato la costruzione di strade carreggiabili e camionabili in parecchi punti della zona alpina, le quali furono in

CARTA DELLA NUOVA COMUNICAZIONE TURISTICA FRA LA VALCAMONICA E LA VALTELLINA.

STRADA DEL GAVIA - IL « TOURNIQUET » DI PEZZO E LA VECCHIA MULATTIERA VENEZIANA. *(fot. Dr. G. Bertarelli)*

seguito completamente abbandonate per ragione di troppa spesa di manutenzione.

Il Touring ha già in passato richiamata la attenzione delle Provincie e dei Comuni sul problema e può ora registrare un primo risultato di grande importanza dovuto agli sforzi delle Provincie di Sondrio e di Brescia, cioè la sistemazione non ultimata, ma ben avviata, della strada del Passo di Gavia (metri 2621) tra la Valtellina e la Valcamonica. Esso è il terzo in altezza tra i valichi carrozzabili della catena delle Alpi e lo scorso anno venne aperto al transito anche automobilistico (1).

Le strade storiche della Valtellina.

Il Passo del Gavia era notissimo intorno al 1200 quando le carovane dei mercanti veneziani provenienti dalla Valcamonica, lo transitavano per recarsi a Bormio e di qui in Austria e Germania. La sua riconsacrazione al transito attuale da parte dei viaggiatori in automobile, dopo qualche secolo di rara visitazione da parte di alpigiani e alpinisti, è dunque uno di quei fenomeni di rinascenza che la storia prepara colle sorprese più impreviste.

Il fatto geografico che si compendia nel nome di Valtellina (comprendendovi anche il territorio di Chiavenna) ne è un esempio chiaro e completo dovuto alla posizione centrale nella zona alpina.

La grande valle è un lungo corridoio parallelo allo spartiacque alpino per circa 120 chilometri ed ebbe il privilegio di formare per molti secoli il conteso bacino comune di fusione e congiunzione di parecchie delle più importanti strade militari e commerciali tra gli Stati che con essa confinavano e cioè il Ducato di Milano, le Leghe dei Cantoni Svizzeri (Grigioni), la Contea del Tirolo, il Vescovato di Trento e la Repubblica Veneta.

Nel XIII-XIV secolo, epoca, in cui il traffico commerciale degli scambi tra le floride terre del Milanese e di Venezia e le regioni transalpine della Rezia, d'Alemagna, del Belgio e dell'Olanda fiorì più prosperoso, quat-

(1) Fra le azioni esplicate dal Touring a favore del Passo del Gavia merita di essere segnalata quella condotta attraverso la cortese premura di S. E. l'on. Bonardi, amico nostro di vecchia data. Ad una sua compiacente raccomandazione il collega Sottosegretario per i lavori pubblici on. Sardi rispondeva in data 12 dicembre 1923 « ho già date le disposizioni per il collaudo dei lavori del primo tratto (Ponte di Legno-S. Apollonia), ma il collaudo dovrà rimandarsi alla prossima primavera a causa della caduta delle nevi che non rendono possibile la constatazione dei lavori eseguiti. Il tratto di strada di cui trattasi dovrà poi essere assunto in consegna, per la iscrizione fra le comunali, dal Comune di Ponte di Legno. Quanto agli altri tratti sono state date istruzioni per la costituzione di un Consorzio fra gli Enti locali interessati che, con l'eventuale contributo dello Stato, dovrà provvedere ai lavori di sistemazione e completamento ancora occorrente ».

(fot. A. Pizzocchero)

IL PASSO DEL GAVIA.

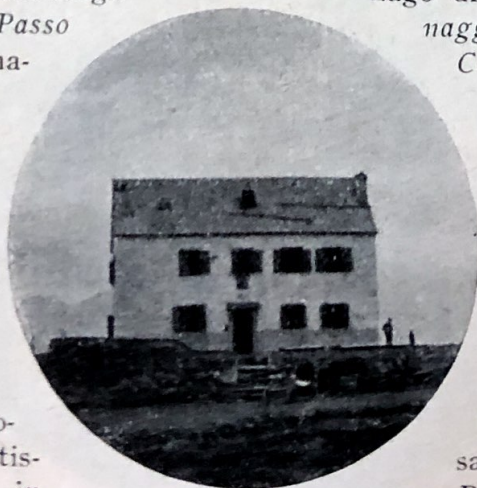
tro principali vie mulattiere conducevano dalla pianura lombarda in Valtellina: quella della sponda destra del lago di Como, queile del Passo di Ca' S. Marco (m. 1985), dell'Aprica (m. 1181) e del Gavia (m. 2652, quota della mulattiera).

(fot. Dr. G. Bertarelli)

LA STRADA DEL GAVIA PRESSO IL PASSO. IN FONDO IL GHIACCIAIO DELLA SFORZELLINA.

(fot. Dr. G. Bertarelli)
IL RIFUGIO DEL GAVIA (m. 2541) DURANTE L'INVERNO DEL 1917, VEDUTO DALLA STRADA.

La conca di Bormio era il centro commercialmente più importante del transito; la città assurse a notevole sviluppo ed ancora si riscontrano gli avanzi degli antichi capaci fondachi per il ricovero delle mercanzie. I Passi mulattieri che permettevano il passaggio dalla Valtellina verso il Nord, erano quelli *dello Spluga* (m. 2117) per la Val del Reno, la Svizzera e la Germania occidentale; *del Passo di Settimo* (m. 2311) per Coira; *del Maloggia* (m. 1811) per l'Engadina ed il *Passo dell'Julio* (m. 2287) per Coira, raccogliendo il traffico locale dell Engadina e dei Grigioni; del *Fraele* (m. 1950) e *Col di Buffalora* (m. 2334) per la bassa Engadina da dove mediante il *Passo di Fluela* passavasi in Germania: della *Val Mora* per S. Maria e *della Muranza* (metri 2502) pure per Santa Maria in Valle Monastero, da dove per il Passo di Resia a Innsbruck. I Passi minori del Muretto, del Bernina e della Forcola di Livigno erano assai meno frequentati. Sorvolando sulle vicende intricatissime dell'evo moderno ed in seguito sul nascere e svilupparsi delle ferrovie per le quali la Valtellina perdette dapprima molta importanza di transito e rimase poi tagliata quasi fuori da ogni importante ferrovia transalpina (salvo ultimamente quella del Bernina) notiamo invece, dopo l'avvento dell'automobilismo, l'attuale ripresa dell'antica importanza di transito colle magnifiche comunicazioni stradali che vi si congiungono e che attendono solo la scomparsa degli ultimi ceppi burocratico-politici cogli Stati confinanti per avere un più largo sviluppo.

Dal sud le due carrozzabili rivierasche del Lago di Como, quella di *Como-Menaggio-Colico* e la *Lecco-Bellano-Colico,* la grande strada dell'*Aprica* dalla Valcamonica e la strada del *Gavia* dal Tonale e da Trento. Verso nord la strada *dello Spluga* per Coira, del *Maloggia* e del *Bernina* per la Engadina, il *Foscagno* che porta a Livigno, del *Passo di Santa Maria* che coll'Ofen dà accesso alla bassa Engadina ed al *Passo di Resia,* infine il *Passo dello Stelvio.*

IL RIFUGIO
AL PASSO DEL GAVIA.

(fot. A. Pizzocchero)

IL LAGO NERO VISTO DAL TRATTO DELLA STRADA DEL GAVIA FRA S. APOLLONIA E IL PASSO. IN FONDO, LE CIME DELLE ALPI CAMUNE.

La bellezza di tutte queste vie alpine è nota ed è risonante per sè stessa nei nomi di grande fama che le distinguono.

Grandiosità di montagne ricche di picchi altissimi e di ghiacciai, magnificenza di paesaggi e di panorami sulle celebri catene circostanti, contribuiscono a classificare alcune di queste strade, ad esempio lo Spluga e lo Stelvio, tra le più belle delle Alpi oltre che tra le più arditamente costruite. Dei quattro più alti Passi alpini: lo Stelvio (m. 2759), il Galibier (m. 2650), il Gavia (m. 2621), il Passo di Santa Maria (Umbrail, m. 2502), tre si trovano in Valtellina.

L'apertura della strada del Passo del Gavia è dunque di una speciale importanza come completamento di un sistema stradale che primeggia già sotto molti aspetti. È necessario però che la strada diventi effettivamente automobilistica, giacchè le sue condizioni presenti la classificano per alcuni tratti quasi come carrettabile ed è, ad ogni modo, assolutamente difficile automobilisticamente. Essa risente in modo troppo evidente ancora dell'affrettata e mal diretta costruzione avvenuta durante la guerra di una iniziale modesta « stradella », per usare un termine assai pittoresco adoperato già 100 anni or sono dall'ing. Donegani, il celebre costruttore delle strade dello Stelvio e dello Spluga, per indicare le carrettabili di una certa pretesa come tracciato, di grande disinvoltura come pendenza e senza molte opere definitive.

(fot. Dr. G. Bertarelli)

GALLERIA NELLA NEVE, LUNGO LA STRADA DEL GAVIA (1917).

La strada del Gavia nacque nel 1916, ma furono le ultime vicen-

(fot. Dr. G. Bertarelli)

IL GRUPPO DEL M. TRESERO (m. 3603) E PUNTA S. MATTEO (m. 3685) CON LA VEDRETTA DEL DOSEGÙ, LA CUI FRONTE TERMINALE SCENDE DI QUALCHE METRO PIÙ IN BASSO DEL LIVELLO DELLA STRADA DEL GAVIA.

de guerresche del 1918 che ebbero la ventura di obbligare il comando militare della V Divisione a sistemare abbastanza bene il tratto Santa Caterina (m. 1737) ponte di Valle dell'Alpe (m. 2289), km. 9 circa, per permettervi l'arrivo di due grossi pezzi d'artiglieria che ivi dovevano sparare: il beneficio apportatovi allora d'urgenza da 200 lavoratori in tre mesi è rimasto acquisito e ben sensibile: il tratto invece sotto il Passo, sul versante del Frigidolfo (Valcamonica), fu il più infelicemente trattato ed è quello che invoca ancora più urgenti lavori di allargamento nonostante le spese fattevi nel 1921 e 1922. Vi abbiamo misurato nell'agosto 1923 un tratto largo metri 2,40 (compresa la cunetta che non c'è); le curve invece, senza parapetto, furono migliorate l'anno scorso con forte spesa, ma sono ancora troppo difficili.

La nuova strada da Santa Caterina Valfurva (m. 1737) a Ponte di Legno (m. 1258) ha una lunghezza di km. 32,500 circa. Il primo tratto si svolge nella magnifica pineta di Santa Caterina ed attraversa bellissime praterie, con una pendenza media del 10 % ed una larghezza media di m. 3,50 (un tratto presso Plaghera è però ripidissimo: il 13,50 per cento circa).

Dopo 5 km. la strada taglia in alto, a mezzacosta, nettamente scavata nella roccia (larghezza media m. 3-3,50) ed entra nella convalle dell'Alpe, passa, su di un ponte a m. 2289, il torrente che proviene dal Passo dell'Alpe (m. 2463) da cui scendesi a Sondalo. Da questo punto in poi la strada è classificata nelle carte al 25.000 dell'I. G. M. (1922) come carreggiabile. Essa riprende ripidamente nella roccia (buon fondo di roccia) fino a raggiungere il Piano di Gavia, in mezzo al quale, più avanti, si scorge il Rifugio del Gavia sull'altro lato del torrente (al km. 10,9 circa, bivio a sinistra che con m. 300 circa di carreggiabile conduce al Rifugio).

Questo tratto senza alcun riparo è stretto e richiede molta attenzione. L'antica mulattiera si tiene sempre sull'altra sponda della valle, ed è ben marcata e visibile; in alcuni tratti conserva ancora la pavimentazione veneziana a larghe pietre.

La bellezza di paesaggio di questi chilometri di strada è caratterizzata dalla veduta sul Monte Confinale (m. 3370), il cui gruppo divide la Val Furva dalla Val Zebrù. Dietro ad esso improvvisamente, appena raggiunti i 2500 metri del Piano del Gavia si vedono sorgere tutte le maggiori cime del gruppo dell'Ortler: la Trafoiereisswand, l'Ortler (metri 3905), il Monte Zebrù (m. 3740), la Königsspitze (m. 3857) la cui vista, interessantissima, è possibile solo se il tempo è chiaro.

Il « Piano di Gavia » lungo ben 2 km. e mezzo da m. 2500 a 2600 circa è ampio anche sui lati specialmente verso est dove è il grande bacino del ghiacciaio del Dosegù (lungo circa km. 4) colle vette notissime alpinisticamente del Pizzo Tresero (m. 3603), di P. San Matteo (m. 3685) e M. Mantello (m. 3536). Ad esse fa seguito verso destra la mole imponente ed acuta del Corno dei Tre Signori (m. 3359).

La coda del ghiacciaio del Dosegù scende fino a m. 2535 sull'altro lato del torrente, proprio quindi ad eguale altezza della strada sì che interessante e facile ne riesce la visita.

Il Rifugio Gavia (m. 2541) della Sezione di Brescia del C. A. I., con servizio di osteria ed una trentina di posti per pernottamento, conserva ancora le caratteristiche molto modeste di un rifugio alpino, mentre la vicina carrozzabile reclama ormai il sorgere, forse nei pressi del Lago Bianco, di un alberghetto più comodo e pulito per i turisti.

Esso è centro di escursioni alpine ed alpinistiche anche difficili. Facilissima si è la visita vicino al ghiacciaio seguendo una mulattiera di guerra che per i prati del Piano Bormino conduce in venti minuti dal Rifugio ad una quota 2640 (ove si notano avanzi di trinceramenti) dalla quale si domina tutto il lembo inferiore della vedretta. L'escursione al Pizzo Tresero è molto comoda e relativamente facile, si può compierla in tre ore e mezzo, con guida, passando per il Rifugio Bernasconi. Facilissima è invece la traversata a Pejo per il Passo della Sforzellina (m. 3005) ore 2 di salita, ore 4 di discesa per la Val Piana.

Oltrepassata la diramazione per il Rifugio la strada raggiunge il Lago Bianco (m. 2609) dalle acque cerulee, dominato dal Corno dei Tre Signori e da una piccola vedretta. Parecchie stradette militari si arrampicano sui contrafforti del M. Gaviola (m. 3025) mentre due o tre grandi greggi di pecore (normalmente da 800 a 1000 bestiole) macchiano di bianco i verdi prati sotto il M. Gavia (metri 3223).

La discesa nella conca del sottostante e magnifico Lago Nero (m. 2386) con cinque svolte rappresenta il tratto (km. 2) più deficiente, come già si è detto, della strada, per la strettezza (m. 2,40-3) e per la pendenza (10-11 %). Un lavoro di mina e di muro esterno è qui indispensabile.

Il Lago Nero, di forma marcatamente rotonda, è in una posizione fortemente romantica; esso è un primo piano di color bleu per lo sfondo bellissimo del quadro panoramico colle rocciose guglie del gruppo dei Monticelli-Castellaccio-Lago Scuro in Val Camonica.

La strada prosegue sempre stretta, tagliando la montagna a mezzacosta, poi sopra Santa Apollonia si snoda in molti tornanti sui pendii a prato bellissimi per raggiungere il paesetto sul fondo della valle. Pochi chilometri e si raggiunge Ponte di Legno.

La Provincia di Sondrio compiva ancora nella scorsa stagione estiva qualche lavoro di manutenzione e di riparo (4 stradini e 4 muratori); non sappiamo se quella di Brescia ne facesse alcuno. Vogliamo augurarci che, secondo le direttive tracciate dal Ministero dei Lavori Pubblici, la strada del Gavia, la cui importanza turistica, economica, militare crediamo di aver dimostrata, possa ottenere una definitiva sistemazione non solo dal punto di vista del miglioramento tecnico, ma anche di quello della stabile amministrazione e manutenzione.

Se così sarà, un grande beneficio ne ricaveranno le due grandi vallate alpine (Valtellina e Valcamonica) e sarà anche possibile effettuare un « giro circolare » automobilistico tale da stare a pari coll'ormai classico « circuito delle Dolomiti ». Si pensi infatti alla straordinaria attrattiva di un itinerario: Merano-Passo della Mendola-Malè-Passo del Tonale-Ponte di Legno-Passo di Gavia-Santa Caterina Val Furva-Bormio-Passo dello Stelvio-Trafoi-Merano!

Dott. GUIDO BERTARELLI.

GRUPPO DI VECCHI CASTAGNI.

IL CASTAGNO

Un suggestivo ed elegante volume, comparso recentemente, contiene i rendiconti della « Settimana del Castagno ». Fu questa una riunione di tecnici, di scienziati, di economisti, commercianti, industriali, agricoltori ed uomini politici che — invitati dalla Camera di Commercio di Cuneo — discussero nell' ottobre 1922, ospiti della forte città piemontese, una quantità di questioni e di problemi inerenti alla coltivazione del castagno in Italia. La riunione, genialmente ideata, riuscì ottimamente e portò a notevoli risultati pratici, tra i quali la costituzione di un « Ente per il castagno » che da poco è sorto ed ha lo scopo di aiutare e sussidiare tutti i volenterosi per realizzare i voti scaturiti dal memorabile convegno.

Ai lettori delle *Vie d'Italia* penso non sarà discaro qualche cenno illustrativo su questo albero che tutti conoscono, ma non tutti apprezzano nel suo pieno valore.

⁂

In nessuna nazione d'Europa il castagno è così diffuso come in Italia. Bene scrive il Remondino che « esso è uno degli alberi più anticamente, più simpaticamente italiani e che, di fronte alle sue mille varietà, al numero dei suoi prodotti, al continuo variare di forma e di potenza della sua vegetazione, ed agli elementi che ha fornito alla saldezza del suolo, alla prosperità delle economie, alla poesia della leggenda, all'estetica del paesaggio, nessuna terra italiana può avere meno interesse delle altre a conservarne il culto ed il patrimonio ».

Dalle lontane epoche geologiche del miocene il castagno ha fatto sempre parte integrante e precipua della flora forestale italiana e, sebbene trovi la sua zona naturale di vegetazione nella media montagna, purtuttavia prospera, coltivato o spontaneamente diffuso, nelle pianure e colline di una gran par-

UNA MAGNIFICA PALINA DI CASTAGNO DELL'APPENNINO TOSCANO.

te della penisola. Raggiunge il massimo rigoglio nei suoli vulcanici e granitici, mentre evita quelli troppo aridi come pure le argille compatte ed i terreni fortemente calcari.

La toponomastica ci rivela in modo persuasivo la grande diffusione del castagno in Italia. Il Piccioli, nella sua ottima monografia (1) — ricca miniera di notizie su questa pianta preziosa — dà un curioso elenco di paesi che debbono il lor nome al castagno: *Castagnaro* (Verona), *Castagnero* (Vicenza), *Castagneto Carducci* (Pisa), *Castagneto* (Torino), *Castagnito* (Cuneo), *Castagnole Lanze* (Alessandria), *Castagnole Monferrato* (id.), *Castagnole Piemonte* (Torino), *Castana* (Pavia), *Castano Primo* (Milano), *Casteggio* (Pavia), *Castegnato* (Brescia), *Pian Castagnaio* (Siena), *Castel Castagna* (Teramo), *S. Giovanni alla Castagna* (Como) (1).

L'area occupata dal castagno in Italia si estende su oltre 600.000 ettari, cioè su circa un sesto dell'area forestale del Regno. Le regioni più ricche di castagneti sono il Piemonte, la Liguria, l'Emilia, la Toscana e la Calabria.

NEI CASTAGNETI DEL MONTE AMIATA. UTILIZZAZIONI INVERNALI DI LEGNA DA ARDERE E LEGNAME DA LAVORO.

(1) LODOVICO PICCIOLI - *Monografia del Castagno* - II ediz. - Firenze, G. Spinelli e C., 1922.

(1) In un'altra miniera di notizie, cioè nell'*Annuario del Touring*, trovo altri nomi, come: *Castagnole* presso Paese (Treviso), *Castagnè* (Trento) e *Castanea delle Furie* (Messina). L'elenco si allarga ancora se si consulta l'*Indice dei nomi contenuti nella Carta d'Italia 1 a 250.000 del T. C. I.*

Molto si è parlato di distruzione di castagneti, di paurosa diminuzione della superficie coltivata a castagno; le statistiche però indicherebbero invece un notevole aumento... Probabilmente ha ragione chi ritiene — come il prof. Gioda, direttore del Comizio Agrario di Mondovì — che sia avvenuto più che altro uno sfollamento dei castagneti, i quali erano stracarichi di piante decrepite ed improduttive.

⁂

Le castagne rappresentano il principale prodotto di quest'albero generoso; esse sono un alimento di primo ordine per il montanaro, al

I RIGOGLIOSI CEDUI CASTANILI DI VENASCA (CUNEO).

UN BELL'ESEMPIO DELLA VITALITÀ DEL CASTAGNO. DA UN CEPPO DECREPITO SONO RISORTI CINQUE ENORMI POLLONI (CETINALE, SIENA).

quale le asprezze di clima e di suolo contendono ed ostacolano la coltivazione dei cereali.

« tu pio castagno, solo tu, l'assai
doni al villano che non ha che il sole »

esclamava il Pascoli. Fortunatamente però, molte popolazioni di montagna — intensificate le colture del suolo e l'allevamento del bestiame, facilitate nelle loro comunicazioni coi mercati — oggi hanno notevolmente migliorato il loro regime di vita ed hanno... qualcosa più del sole, potendo fare anche a meno delle castagne. Ciò non toglie tuttavia che in numerose regioni montane esse siano ancora un complemento indispensabile della alimentazione; nelle zone a coltura più progredita ed intensa esse consentono inoltre un'esportazione ch'è fonte precipua di ricchezza.

Si calcola che oggi l'Italia produca annualmente circa sei milioni di quintali di

UN SUPERBO ESEMPLARE.

castagne, per un valore che si aggira intorno agli ottocento milioni di lire. Le provincie esportatrici (1) sono quelle di Torino, Cuneo, Genova e Napoli, per un quantitativo di circa 200.000 q.li all'anno, pari cioè a 4 volte l'esportazione di tutte le frutta fresche! Del resto, l'intera produzione italiana di frutta fresche e secche non arriva, nel suo complesso, a quella delle sole castagne.

Da un capo all'altro del bel Paese, si contano a migliaia le varietà di castagni da frutto. Uno dei più sicuri mezzi per il miglioramento della nostra produzione sta appunto nel sostituire le varietà più pregiate a quelle che ancora in molti luoghi si continuano a coltivare, per forza d'inerzia o noncuranza. I pregi di una varietà non consistono soltanto nell'eccellenza, grossezza, forma, ecc. del frutto ma anche nella abbondanza di produzione, nell'epoca della maturazione, nel vigore vegetativo, nella resistenza alle cause nemiche.

È questo un campo vastissimo nel quale molto vi sarà da lavorare e da studiare. Occorre uscire dalla presente anarchia delle varietà, anarchia che purtroppo rispecchia il quadro più ampio di tutta la frutticoltura italiana. In alcune zone le varietà scadenti sono però già scacciate e le castagne scelte assumono prezzi al-

(1) Crediamo interessante riprodurre dal volume citato alcuni dati relativi alla produzione ed esportazione delle castagne negli ultimi 13 anni che mostrano il valore economico di quel prodotto.

	TONNELLATE PRODOTTE	QUINTALI ESPORTATI
1909	730.000	250.000
1910	665.000	240.000
1911	830.000	310.000
1912	500.000	270.000
1913	580.000	350.000
1914	430.000	300.000
1915	670.000	40.000
1916	640.000	30.000
1917	780.000	10.000
1918	600.000	5.000
1919	500.000	120.000
1920	610.000	290.000
1921	390.000	230.000

Un'altra tabella interessante è quella che riferisce i dati della produzione media delle castagne in Italia per regione nel decennio 1909-'19 in rapporto con le superfici coltivate a castagno:

	ETTARI	QUINTALI
Toscana	161.800	1.884.000
Calabrie	117.000	884.000
Piemonte	103.500	972.000
Liguria	89.000	743.000
Emilia	53.200	442.000
Campania	37.000	405.000
Lombardia	30.000	248.000
Abruzzi e Molise	16.600	16.500
Veneto	7.000	125.000
Lazio	6.200	101.000
Basilicata	5.700	40.000
Sardegna	5.700	50.000
Sicilia	4.500	29.000
Umbria	3.100	70.000
Marche	2.300	20.000
Puglie	200	2.000

(fot. Alinari)

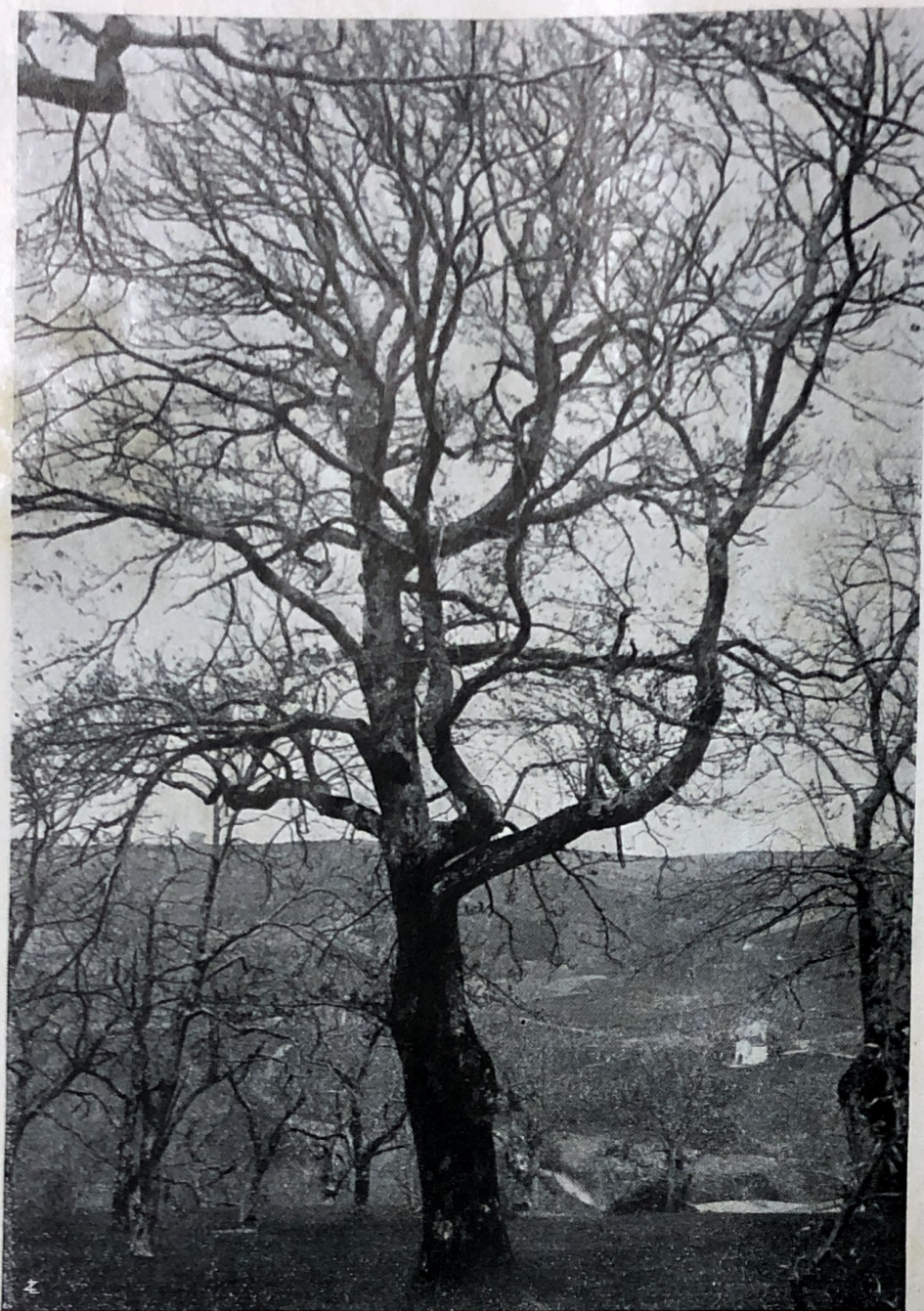
MUGELLO (TOSCANA) PANNA - CASTAGNETO DEL TEMPO DEI MEDICI.

tissimi, alimentando una ricca esportazione. Ciò avviene p. es. in provincia di Cuneo, dove in poco più d'una settimana, si contratta la vendita di oltre 200 mila quintali di castagne. La superiorità della produzione di questa provincia è rispecchiata dal nome dialettale « cuni » col quale i milanesi sogliono indicare le castagne migliori; ma... quante delusioni se, su tutti i *cuni* che si vendono a Milano, fosse scritta la provenienza! Anche il nome di *marrone* che si affibbia alle castagne di prima scelta (mentre dovrebbe essere riserbato ai frutti della *castanea vesca*), può paragonarsi a quello del vino Chianti, perchè la produzione dei veri marroni è del tutto esigua di fronte alle ingenti quantità che, sotto questo nome, alimentano il traffico internazionale.

***

Come si consumano le castagne?

Mangiandole, si può rispondere. Ma la risposta è un po' troppo semplice. Molta gente, usata a mangiar le castagne fresche, cotte e confezionate in varia guisa, è indotta a ritenere che questa sia la fine più comune del dolce e saporoso frutto. Invece, se le castagne fresche sono le meglio pagate, se esse costituiscono la più forte esportazione, cioè quella verso l'America del Nord, d'altra parte la quantità che se ne consuma è ben piccola di fronte a quella delle castagne secche e loro derivati.

Certo, il consumo delle castagne fresche potrebbe aumentare di molto, qualora — com'è sperabile — se ne intensificasse l'esportazione e qualora si uscisse dal campo delle *ballotte* e delle *bruciate* e anche dagli aristocratici « marrons glacés » per estendersi negli... spazi sinora poco esplorati e sfruttati di molte ingegnose manipolazioni, delle quali il Remondino alla « Settimana del Castagno » sciorinò un elenco che, scommetto, fece venire l'acquolina in bocca ai congressisti: passato di castagne, focacce, pasticci, marmellate, gelati, confetture, gelatine, tutto di castagne!

NELLE SELVE DELL' APPENNINO PISTOIESE.
VECCHIO COLOSSO CENTENARIO, NELLA SEVERA VESTE INVERNALE.

Ma entriamo ora nel più democratico regno delle castagne secche. L'essiccazione si fa al sole o in appositi forni detti in Toscana *metati*. Dalle ricciaie (1), ov'eran coperte di felci e di musco, le castagne si portano a questi metati, che sono piccole, rustiche, primitive costruzioni di muratura, situate nella selva (1), e divise in due piani da un graticciato sul quale si stendono le castagne. Al piano di sotto s'accende il fuoco (nel Casentino si dice che per aver fuona farina si deve bruciar soltanto legna di castagno, la quale fa il *muso nero* e dimolto fumo) e si tiene acceso, regolandolo, s'intende, per venti giorni e più. Non posso qui attardarmi sulle attenzioni e sulle cure che si debbono avere per ottenere buone castagne secche (2); dirò solo che, dopo, si toglie loro la buccia cioè *s'imbiancano*, pestandole nel mortaio oppure in sacchi col pestatoio; alcuni le battono a terra, con la mazzaranga. Il Piccioli ricorda che nel Lucchese e nel Pistoiese la mondatura delle castagne è considerata una festa: «uomini, donne e fanciulli prendono parte al lavoro e, terminato che sia, fanno una refezione abbondante chiacchierando, ballando in giro al metato e ridendo chiassosamente»

Le castagne secche, dette molto espressivamente nel Veneto *straccaganasse*, sono scarsamente comperate come tali; la loro destinazione principale è il molino, dove vengon ridotte in farina dolce, che la massaia di montagna conserva in casse di legno di castagno, pigiandovela fortemente tanto che indurisca come un massello.

(1) Si raccolgono le castagne cadute al suolo (castagne di *casco* o *colatìe*), oppure si fanno cadere battendo i rami con una pertica (*abbacchiatura*); si riuniscono poi in mucchi detti *ricciaie*, dove permangono qualche tempo. Così le castagne escono da sè dai ricci, oppure ne vengono facilmente tolte con la *diricciatura* che si fa mediante molle di legno, o anche battendo le castagne col *picchiotto*.

(1) Con questo nome si definisce in Toscana il castagneto da frutto, mentre il castagneto ceduo si chiama *palina*.

(2) Vi sono anche vari tipi di seccatoi industriali, ben più perfezionati del rustico metato.

Con la farina dolce si fa la polenta o pattona, che ha un alto valore nutritivo ed è ancora, tra molte popolazioni montane, la base della alimentazione invernale. Più signorile è il castagnaccio che, condito con olio, arricchito di pinoli, uva passa e ramerino, vien cotto in forno nella larga teglia di rame e poi circola bruno e profumato per le vie della città, a consolare i ragazzi... ed anche i grandi. In Toscana usano anche i *necci* o *migliaccetti*, piccole stiacciate di farina dolce, cotte tra due lastre di pietra, con interposte foglie di castagno. In Corsica ed in Calabria si fa un vero e proprio pane di farina dolce lievitata.

GLI ULTIMI CASTAGNI, SUL MONTE RASORI (ALPI APUANE) a 650 m. s. m.

Vi sono poi le castagne secche in guscio dette *biscotte*, cioè seccate al forno, poi cotte in acqua bollente, indi seccate nuovamente, ovvero prima bollite e poi seccate. A questa famiglia appartengono i *biscotti* o *scotti* di Chiusa Pesio, le *viette* di Cuneo e le *Castagne del prete* di Avellino.

***

Il castagno ha un vigore vegetativo sorprendente ed emette dalle ceppaie numerosi, forti e diritti polloni che crescono rapidamente. Anche se si tagliano alberi vecchi, decrepiti, si vede ben presto sorgere dal ceppo una quantità di virgulti rigogliosi; è una vera esplosione di gioventù, dove sembrava restasse solo la triste vecchiaia!

A questa prerogativa preziosa del castagno si deve la grande diffusione del ceduo, cioè di quel tipo di bosco che si taglia periodicamente, per ottenerne i polloni. I cedui di castagno, se ben coltivati ed in condizioni favorevoli, dànno redditi altissimi, tali da raggiunger quelli delle più progredite colture agrarie. Celebri fra tutti sono i cedui dell'Avellinese e del Salernitano, coltivati con arte maestra e cure infinite; bellissimi pure quelli dei colli Laziali, delle vallate vicentine, dei colli Berici, del Piemonte, dell'Appennino toscano.

Il turno di questi cedui è variabilissimo,

a seconda del clima, del terreno, degli assortimenti che si vogliono ottenere; in Calabria si adottano turni brevissimi, di 2 a 5 anni al massimo, per ottenere pali flessibili che servono per cerchi da botte o da cassette di agrumi, frasche da intreccio, strisce da canestri e così via. A 6-8 anni il ceduo produce digià pali adatti a sostenere viti, olivi, alberi da frutto: pali che trovano un consumo larghissimo in tutta Italia e specialmente in Toscana ed in Piemonte. A 8-12 anni si ottengono assortimenti più grossi, che servono per doghe da botte, correnti e piane per costruzioni, strisce da ceste, paleria assortita. A 15-20 anni, se il ceduo cresce rapido, fornisce l'assortimento più pregiato, cioè i pali da telegrafo, che sono tra i migliori per resistenza e durata; dà inoltre travicelli, doghe e tavole. Con turni più lunghi si ottengono grandi pali per linee elettriche ad alta tensione, travature, doghe scelte, tavolame per costruzione e per mobili.

Incredibile è la varietà di assortimenti che si ricavano dai cedui di castagno nelle varie regioni d'Italia; p. es. nel Napoletano si contano 7 assortimenti tipo, di cui ognuno dà luogo a numerosi pezzi speciali, che portano nomi curiosissimi come: sportoni, patanari, capitoni, mezze patate, sfenestrati, ricotte, chianelle, cestini, cerasare... Il legname di castagno dei grossi fusti fornisce doghe di ottime qualità, travature elastiche e durevoli; con le tavole si fanno pavimenti, affissi, pannelli ed anche mobili bellissimi. Lucidati a cera o a spirito, a color naturale di un bel giallo caldo e con le pittoresche venature, ricordano la rovere; imbruniti e politi, intagliati e decorati di ferro battuto, si prestano a quelle imitazioni di mobilio antico, di cui sono maestri gli artieri di Toscana.

Si calcola che in Italia i cedui di castagno si estendano su circa 150.000 ettari e che, sommata la loro produzione legnosa a quella delle selve, si abbia ogni anno un prodotto di circa 6 milioni di quintali, pari a circa 450.000 metri cubi di legname, per un valore di tre o quattrocento milioni.

***

Una particolare destinazione del legname di castagno è quella delle fabbriche di estratti tannici, che servono ottimamente alla concia delle pelli. In Italia questa industria è fiorente, sebbene molto meno della consorella francese; recentemente le forti importazioni di cuoi conciati e di calzature hanno prodotto una forte contrazione del consumo di estratti tannici. Attualmente le nostre fabbriche hanno una produzione annua di 300 a 350.000 q.li di estratto liquido.

A questa industria si è fatta colpa di aver provocato la distruzione di numerosi castagneti, allettando, con l'alto prezzo del legname, i proprietari a lavorar di scure. Pur non escludendo che qualcuno si sia lasciato indurre a tagli veramente distruttivi, si deve ritenere che il montanaro — di cervello fino — si è ben guardato di destinare alle fabbriche di tannino i castagni vegeti e produttivi, mentre si è disfatto di quelli decrepiti e infruttiferi, che nell'industria han trovato un ottimo sbocco. Ben più gravi devastazioni di castagneti si sono perpetrate durante la guerra, per le requisizioni ed i forti acquisti di legname destinato come combustibile agli stabilimenti industriali; combustibile pessimo, perchè brucia male e dà poche calorie, mentre con molto maggior profitto avrebbe potuto essere consumato dalle fabbriche d'estratti.

***

Ai principali prodotti del castagno: frutto e legname, bisogna aggiungere quelli accessori, come le foglie, materiale prezioso per lettiera nelle stalle di montagna, il pascolo e la produzione erbacea del terreno a castagneto, nonchè gli abbondanti funghi mangerecci che crescono ai piedi di questo albero tanto munifico.

Purtroppo il prezioso patrimonio rappresentato dai nostri castagneti — fonte di ricchezza e di bellezza, tutela efficace dell'integrità delle pendici montane — è insidiato da un terribile nemico, il « mal dell'inchiostro », che in breve tempo conduce l'albero al deperimento e alla morte. Dopo anni ed anni di pazienti studi e ricerche di numerosi scienziati italiani e stranieri, un illustre biologo italiano, il prof. Petri del nostro Istituto Superiore Forestale, ha scoperto la causa del male: un microscopico fungo parassita, da lui chiamato *Blepharospora cambivora.* Lo studio della biologia e del modo di propagazione del parassita ha già condotto all'adozione di misure atte a scongiu-

MUGELLO (TOSCANA) PANNA - BOSCO NEL PARCO DELLA VILLA. (*fot. Alinari*)

rarne la diffusione; come veri e propri rimedi, per ora sembra il più efficace l'innesto delle varietà nostrali sulle varietà del castagno giapponese (*Castanea crenata*) che sono invece resistenti agli attacchi di questo tremendo nemico. Ed in tal campo fervono gli studi e le ricerche sperimentali.

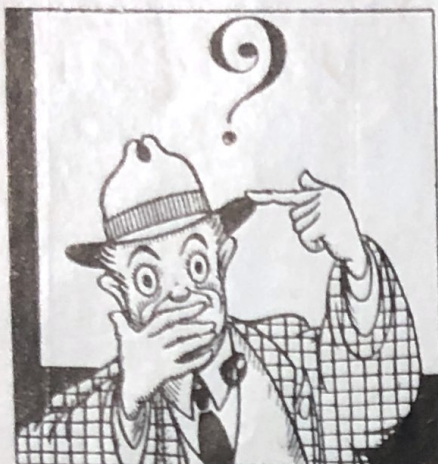
⁂

Ed ora, un'esortazione. Quando, dopo aver sfuggito l'afa ed i roventi marciapiedi delle città, vi recate in montagna a godere la frescura e le ombre deliziose del castagneto, guardate a quest'albero amico, a questo italico albero del pane, come ad un prezioso tesoro, alla cui tutela tutti i buoni cittadini debbono cooperare. Chi lavora e studia per estendere e migliorare la coltura del castagno, per difenderlo dei suoi nemici, per utilizzarne i prodotti, ha di fronte a sè un compito vasto ed arduo.

La mèta sarà tanto più facilmente raggiunta, quanto maggiore sarà il consenso e la simpatia di tutti gli innamorati della montagna, del bosco, di questa nostra divina Italia, ch'è troppo angusta per noi e dalla cui antica terra occorre spremere sempre più grandi ricchezze.

ALDO PAVARI.

(*Fotografie dell'autore ed Alinari*).

LA FELICE STORIA DI UN UOMO DI FEDE

Con ben poca fatica il turista, le cui vicende sono raffigurate nei sovrastanti disegni, ha potuto conquistarsi il piccolo tesoro che gli consente di viaggiare per tutta Italia ad occhi chiusi: la meravigliosa serie di 59 fogli della *Carta d'Italia* al 250.000 del T. C. I.!

L'intiera collezione viene **subito** consegnata alla Sede del T. C. I. in Milano (non presso gli Uffici fuori di Milano) a chi presenta (dal 1° marzo 1924 e con tempo utile fino al 31 dicembre) tre Soci Vitalizi (o passaggi da Annuali a Vitalizi, compreso, se si vuole, il proprio). Presentandone 4 i 59 Fogli vengono spediti franco a domicilio in Italia e Colonie (non all'Estero). Presentandone 5 la collezione è spedita franco di porto in elegante Cartella. Bastano 4 per averla in Cartella presso la Sede Centrale (senza spedizione). Per l'Estero questo premio di propaganda non è possibile a motivo delle spese postali e doganali. Sono pure stabiliti dei premi di massima attività per la propaganda nel fare Soci Vitalizi e cioè: **10 premi da 500 lire, 10 da 1000, uno da 5000** (sorteggio in caso di parità di soci procurati). I concorrenti a questi premi debbono attenersi alle regole esposte in «Vita del Touring» di questo fascicolo (dopo pag. 542).

CANDOGLIA LA NUTRICE DEL DUOMO DI MILANO

D. BATTAGLINI

Se v'ha un esempio di lungo travaglio, questo è proprio il Duomo di Milano, la cui fabbrica è appunto divenuta una eloquente base di paragone per indicare una faccenda che va a rilento o della quale non si riesce a veder la fine. Il Duomo di Milano, monumento d'un popolo, è la cattedrale maturata attraverso i secoli. Cinque e mezzo ne sono trascorsi da quando essa fu iniziata, e ancora vi si lavora attorno come vi si lavorò sempre, con paziente amore, per farla più bella, più ricca, più maestosa. È un prodigio d'architettura, d'arte, di poesia, nella sua verticalità possente che interpreta gli umani palpiti verso le celesti sfere. Guglie, pinnacoli, archi, falconi, creste, statue, tutto un fiorir di pensieri e di cose sale verso la solitudine eccelsa della Madonnina d'oro. Ed è un poema di marmi quello che s'è composto per innalzare il superno trono.

Il Duomo è un colosso marmoreo, bianco rosato così da sembrar trasparente nella grazia di codesta sua veste leggiadra di trine e merletti. Da cinque secoli e mezzo il marmo s'aduna, a scaglie, a squame, sul corpo del gigante, e lo fascia e lo irrobustisce e lo adorna senza posa, lo nutre senza stancarsi mai; e la nutrice che prodiga inesausta l'alimento è una montagna che sta a cento chilometri dalla sua nobile creatura. È la montagna di Candoglia.

***

Si va a Candoglia per la via del Lago Maggiore, che si costeggia sin poco oltre Baveno ove occorre piegare a manca per seguir la Toce sin poco in là di Mergozzo. Il paesino di Candoglia è un gruppetto di povere case grigie; ma che scenario d'attorno! Siamo in un anfiteatro di montagne. Ai nostri piedi la linea scura e diritta della ferrovia; di là il nastro chiaro del fiume che si allarga o si restringe sul suo cammino capriccioso e s'incurva e si sdoppia a cingere isolotti di sabbia, e poi serpeggia lontano fra una guardia d'alberi. Un ponticello sottil sottile lo taglia dinanzi a noi e conduce dritto a un gran borgo che sparge le sue case sul pendio della montagna di fronte. È il paese di Ornavasso e la montagna ha un nome che puzza d'eretico: si chiama Massone, e se lo fa perdonare offrendo un de' suoi poggi a un edificio non soltanto sacro ma addirittura miracoloso: il Santuario del Boden. A manca s'erge fosco il Montorfano, a dritta scintillano alte nel sole, bianche di neve, le giogaie del Sempione. E alle nostre spalle inarca la sua groppa poderosa il monte di Candoglia.

A guardarlo così, di sotto in su, non presenta a prima vista un aspetto insolito. È un monte come tanti altri, perchè anche la gran sega della cima può farcene sovvenire molte consimili e il discernere una strada che s'inerpica lungo la costa e le muraglie che qua e là la proteggono non ha proprio nulla di singolare. Bisogna portarsi un po' fuori dall'ombra, al largo della valle, magari sulla passerella della Toce, e volgersi allora a squadrare nella distanza il monte per vedere tra il cupo verde delle piante che lo coprono il biancheggiare dei canaloni di detriti marmorei, scaraventati giù pei fianchi scoscesi, e le tracce del filone che d'alto in basso segna nella compagine granitico-schistosa la vena scelta del marmo, rivelata per gli squarci delle cave.

È una striscia d'una ventina di metri di larghezza che percorre tutto il pendio scendendovi diritta da un'altezza di settecento metri, poco più poco meno, e passa sotto la Toce per continuar dall'altra parte, sulla china di Ornavasso. Ma ivi la qualità del materiale, di cui pur si valsero in qualche periodo i costruttori del Duomo, è meno pregevole; meno consistente e meno bello il marmo che se ne ottiene. Quello buono è proprio sul dorso e nelle viscere di Candoglia che chi sa mai quanto ne custodiscono se appaiono poco più che graffiate dopo averne tratto fuori in quantità incalcolabile.

In alto: IL FABBRICATO DELLA SEGHERIA DELLE CAVE DI CANDOGLIA: UNA ELEGANTE COSTRUZIONE IN.... MARMO DEL DUOMO. *In basso:* BLOCCHI LAVORATI PRONTI PER ESSERE AVVIATI AL PIANO.

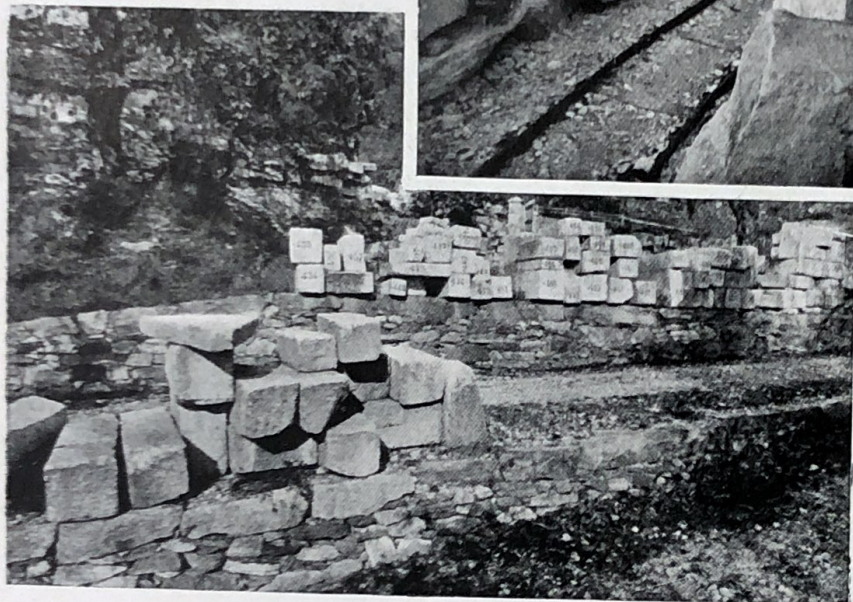
Si crede che la superficie marmorea del Duomo conti 550.000 rettangoli di marmo, e poi ci sono 3300 statue e tant'altre cose. Non è tutto quanto di Candoglia, ma in gran parte è proprio uscito di qui, da questo monte che si cominciò a scavare nel 1390; e da allora se n'è portato via del marmo, anche se non lo si impiegò sempre nel tempio milanese! Certo è che questo n'ebbe una gran bella parte. Il monte era del Duca, ossia del Governo; il marmo era di chi se lo pigliava e cioè del Duomo che primo lo aveva trovato e che, gratta e insacca, finì col proclamarsene padrone e affermò il suo buon diritto di conquista, di consuetudine e d'uso contro quei di Mergozzo, riuscendo a spuntarla con poca spesa e a incamerarsi la montagna per un boccon di pane.

Vecchio e comodo sistema della Fabbrica quello di tirare avanti senza spendere. Quasi quasi avrebbero dovuto sudar per nulla anche gli scavatori che s'arrampicavano sul monte come le capre e vi passavano le lunghe settimane appollaiati nella solitudine paurosa, con la tremarella degli spiriti e dei mostri annidati negli antri misteriosi: *gratis et amore Dei*, così come i buoni cittadini dell'urbe, dai più insigni agli infimi, che si gloriavano di portare a turno il loro tributo d'opera al tempio; o come i barcaiuoli che menavan per acqua sino alla città i blocchi sui quali spiccavano le sigle *A. U. F. — Ad Usum Fabricæ —*, alle quali il popolo accostò la espressione *a ufo* (dialettalmente *a uf*) quasi questa fosse stata generata da quella.

Quei blocchi, quando non andavano in pezzi a lambir le case di Candoglia (dinanzi a cui fu eretto un muraglione per proteggere il paese contro il minaccioso stillicidio) perchè venivano precipitati dall'alto per far più spiccio ed economico il trasporto, erano imbarcati sulla Toce e portati per il Lago Maggiore, il Ticino e il Naviglio Grande sino a Milano alla Vettabbia e di là poi, per irol-

trarli più comodamente, sin presso l'Ospedale, ove fu scavato apposta il Laghetto a mo' di porto, che venne coperto e trasformato in giardino dopo l'adozione del trasporto per ferrovia; ma il nome è rimasto a quell'angolo caratteristico ed un tantin veneziano della città.

Fu nel 1863 che la Fabbrica, abbandonato il regime degli appalti che vigeva dal sedicesimo secolo, tornò a quello della conduzione diretta che si usava in origine, sia per l'escavo del marmo, sia per il suo trasporto a Milano, affidato alla stazione di Mergozzo ch'è a tre chilometri da Candoglia e che attacca i carri del marmo ai treni che li portano allo scalo del Sempione. Di qui, sino a una trentina d'anni addietro, il materiale passava al vecchio pittoresco cantiere della piazzetta Camposanto, proprio dietro il Duomo dove pur gli uffici della Fabbrica hanno la loro sede; poi il cantiere si trasferì poco lungi, in via Santa Radegonda, nel luogo che fu quindi occupato dalla Società Edison, per cedere il posto alla quale esso andò più lontano, nella strada di San Gerolamo, ora via Carducci, su una porzione d'area dell'antico convento. V'è rimasto tranquillo sino alla fine del 1923, a produrre statue, archi, falconi e cent'altre opere di restauro o d'abbellimento.

Venduta l'area, anche il cantiere adesso ha dovuto sloggiare con tutto il suo greve bagaglio e farsi molto più in là: a Porta Genova. Il nuovo cantiere guarda sulla Darsena e non è forse remoto il giorno in cui

In alto: I BLOCCHI DALLA CAVA STANNO PER ESSERE AVVIATI ALLE SEGHERIE. IN FONDO LE SUPERBE CIME DELLA VALDOSSOLA. *In basso:* UNA PARTE DELLA « LIBRERIA BRENTANO » I BLOCCHI GIÀ PRONTI, NUMERATI, ORDINATI, CHE DOVEVANO SERVIRE PER LA COSTRUZIONE — NON EFFETTUATA — DELLA FACCIATA DEL DUOMO, SECONDO IL PROGETTO BRENTANO, VINCITORE DEL CONCORSO INTERNAZ. 1888.

vedrà approdare i barconi di marmi, poichè si pensa di tornare al primitivo e meno dispendioso sistema del trasporto fluviale, quando si riesca a liberar la Toce dalle sabbie che ora ne ostacolano la navigazione.

***

A fianco della strada che da Mergozzo va a Candoglia, isolata a piè del monte biancheggia la « Casa della Fabbrica », un edificio rettangolare che mostra sulla facciata il suo sacro stemma in un bassorilievo riproducente la chiesa di Santa Maria Maggiore che precedette il Duomo nel cuore della città d'Ambrogio.

Questa che fu la residenza di colui che si chiamava in passato il « fattore della Fabbrica », riserba ora quattro camere per l'alloggio dell' « assistente », e della sua famiglia, e contiene altri locali per la falegnameria e i magazzini, ove talora si raccolgono

LA CAVA PRINCIPALE DI CANDOGLIA. SI VEDE IN FONDO L'IMBOCCO DELLA GALLERIA DI LAVORO. A SINISTRA LA PARETE CHE RECA CURIOSE ISCRIZIONI.

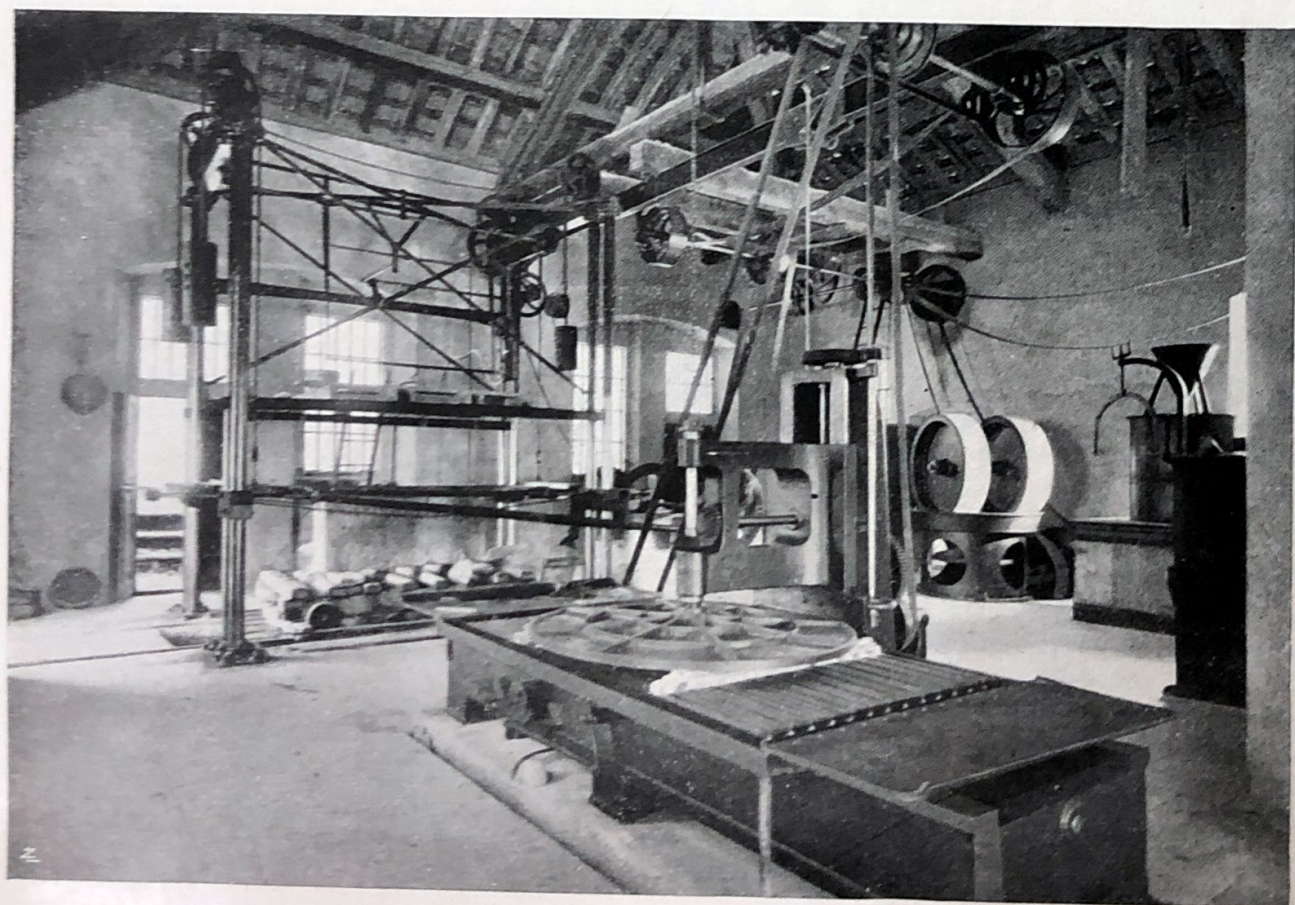
i depositi profani delle castagne che abbondano sul monte. Il sottoportico guarda in un orticello verde e lì, bizzarria che un po' sorprende dinanzi alle montagne coperte di neve, un palmizio erge il suo pennacchio ardito.

Un tempo non v'era nè strada nè sentiero per salir la montagna, sulla quale la gente s'arrampicava raccomandandosi l'anima, e i marmi rotolavano alla ventura. La strada fu progettata soltanto nel 1874 e da allora essa si snoda ampia, sicura, carrozzabile e camionabile, per un percorso di 4 km., con pendenze varianti fra l'8, il 15 ed anche il 20 per cento, con svolte audaci e qua e là con solidi baluardi protettori.

Comincia subito alle spalle della casa e, bellissima tra i pini che coprono le prime falde, s'innalza così da raggiungere la quota di 250 metri sul livello della Toce, dopo 900 metri di tragitto suddivisi in tre tappe da tre cancelli che sbarrano il cammino. E siamo al piano della segheria, costruita nel 1880 con facile profusione di marmi.

Son due edifici contigui, uno per le macchine e l'altro per gli attrezzi, e fra questo e quello scorre sul pendio lo scarico dell'acqua che alimenta la turbina, mossa dalla forza idraulica. Tutto l'armamentario sarà presto rinnovato per renderlo più moderno. Per ora, nel salone della segheria vera e propria, c'è un gran telaio a 12 lame per segare i massi marmorei in lastre (dello spessore normale di 6 cm. e di dimensioni oscillanti tra un minimo di 60 cm. di larghezza e 80 di lunghezza e un massimo di metri 1,24 x 2,24) le quali servono per i pavimenti interni e per la copertura superiore del Duomo.

C'è inoltre la macchina «spianatrice» o levigatrice, composta d'un carrello che scorre orizzontalmente e di un disco a movimento circolare, per cui le lastre fra il disco e il carrello perdono le rughe e si lustrano la pelle. E poi c'è tutto un impianto per la polverizzazione del marmo. I blocchi che scendono dalla cava, pur senza precipitar sino al piano come era d'uso una volta, urtano e sbattono scheggiandosi. La scaglia così prodotta vien messa in un frantoio esterno che la tritura riducendola in ghiaietta; la ghiaietta passa, nell'interno della segheria, in una grossa macina a ruota di ghisa, indi a un mulino a due palmenti e poi, ormai maci-

LA SEGHERIA DEL MARMO ALLE CAVE DI CANDOGLIA. A SINISTRA LE SCAGLIE ED I BLOCCHETTI CHE SARANNO PASSATI AL FRANTOIO PER LA POLVERIZZAZIONE DEL MARMO.

INTERNO DEL LOCALE DELLE MACCHINE DELLA SEGHERIA DI CANDOGLIA. IN PRIMO PIANO LA SPIANATRICE O LEVIGATRICE, A SINISTRA IL TELAIO A DODICI LAME PER SEGARE I MASSI MARMOREI IN LASTRE; A DESTRA GLI IMPIANTI PER LA POLVERIZZAZIONE DEL MARMO.

L'IMBOCCO DELLA GALLERIA DI LAVORO NELLA CAVA PRINCIPALE DI CANDOGLIA E L'AMPIA CASCATA DI SCAGLIE CHE DA ESSA TRABOCCA. DUE PERSONE SONO VISIBILI LUNGO IL SENTIERO E DANNO UN'IDEA DELLA GRANDIOSITÀ DEL LAVORO DI SCAVO.

nata, al buratto o setaccio graduato che divide la polvere secondo la grana, introducendola in tre canali che la conducono negli scompartimenti d'un ampio avello sotterraneo. È una polvere candida che, sapore a parte, si confonderebbe facilmente con lo zucchero. È il belletto del Duomo e lo si adopera per impastar i mastici con cui si stucca il tempio.

Questo della polverizzazione è un lavoro saltuario, al quale si procede secondo le occorrenze. Più regolare, sebbene d'intensità ridotta, è il lavoro della segheria e quello delle cave, il cui prodotto si può valutare a una media di sessanta-settanta metri cubi per anno. Tale media, coi nuovi impianti che si preparano, potrà essere triplicata, in vista delle future opere e della famosa facciata nuova; ma per adesso la quantità è più che sufficiente e basta guardarsi attorno, lassù, per convincersene. Sul piano esterno della segheria, massi e lastroni di marmo sono già accumulati in un vasto deposito che sembra uno strano cimitero in una cornice di larici. Ci sono almeno tremila pezzi, che rappresentano, a occhio e croce, trecento metri cubi di materiale, tra cui abbondano dei blocchetti dai quali si traggono bugne per l'edilizia privata.

Se poi si procede oltre sulla strada, varcando un quarto cancello, s'incontra un altro pianoro ch'è pure un deposito di materiale. È una densa raccolta di blocchetti che erano destinati a rivestire la parete frontale del progetto Brentano, quello che nel 1888 vinse il Concorso Nazionale e di cui s'iniziò allora la preparazione per troncarla poi nel 1900. Da allora i blocchi vennero utilizzati quando le loro dimensioni lo consentirono, ma ce n'è tanti e tanti che certo non serviranno mai a nulla e che la Fabbrica alienerebbe volentieri assegnando l'introito alle spese per i nuovi impianti delle cave.

I massi, i blocchi, i lastroni marmorei son tutti contrassegnati con un numero d'ordine d'inventario che corrisponde, con le relative misure, alla registrazione degli uffici di Milano. Una specie d'anagrafe che elenca e classifica i singoli individui di questa curiosa popolazione, sulla quale vigila l'architetto Adolfo Zacchi che, coi suoi vent'anni di assidua pratica, la conosce tutta a mena-

dito. E quand'egli ha bisogno di quel tal pezzo di marmo, basta che ne segnali il numero all'assistente e il pezzo risponde pronto all'appello, saluta i compagni, abbandona il deposito ove dormiva da anni, discende al piano e si mette in viaggio per venire a prendere il suo posto nel bel chiesone milanese e ripigliarvi un sonno che durerà dei secoli.

***

La strada continua a salire rampando sul dorso curvo della montagna; ed è una strada bizzarra poichè la breccia di cui è tutta cosparsa non è di sasso volgare, ma di marmo, e scintilla come zucchero al sole. E poi, chi sa, Candoglia è anche un formidabile forziere di metalli e nasconde, nel suo seno profondo, della mica — ce n'è una cavetta che fu sfruttata un po' durante la guerra —, del rame, del ferro; persino dell'oro: montagna preziosa!

DALL'INTERNO DELLA GALLERIA DI SCAVO NELLA CAVA PRINCIPALE DI CANDOGLIA L'OCCHIO SPAZIA SULLA VALLE DELLA TOCE, CHE SCINTILLA IN BASSO: OLTRE AD ESSO LE CASE DI ORNAVASSO.

Un muretto basso protegge la strada verso valle, grossi massi di quarzo la sbarrano dall'altra parte, e tratto tratto giù per le rocce zampillano limpide cascatelle e l'acqua scorre mormorando dolcemente lungo il margine, nella breve cunetta che l'accoglie tra la massicciata e la parete del monte. Il panorama s'allarga gradatamente d'intorno. La vallata della Toce rivela a mano a mano nuove linee, nella lontananza sfumata d'una leggera nebbia.

Una piccola deviazione del cammino conduce alla vecchia cava del Ciochirolo (così chiamata per la campanella che regolava il lavoro degli operai), la quale fu utilizzata fino al 1856. È la prima che s'incontra ascendendo la groppa del monte, perchè l'estrazione del marmo incominciò dal basso per salire a poco a poco seguendo il filone del nobile minerale e segnandovi le varie tappe con altrettante cave sovrapposte che si direbbero i pianerottoli d'una scala straordinaria, l'uno dall'altro distanti una buona tratta che le capre pascolanti superano a rapidi sbalzi mentre noi procediamo a zig-zag, con sveltezza minore ma con maggior comodità.

Così, raggiungendo con una serie di svelte la linea del filone originario, perveniamo alla cava principale. Lo spettacolo ha una maestosità che soggioga. Le unghie tenaci degli uomini che si son qui succeduti traverso i secoli, hanno aperto nel fianco della montagna una ferita enorme. A furia di grattare con assidua pazienza nella solenne continuità del tempo e dell'opera, la fenditura è diventata uno squarcio che noi contempliamo un po' commossi, come spettatori fermi all'entrata d'un anfiteatro. Sta innanzi a noi, magnifica nella sua lucente bianchezza, la voragine marmorea che scende con un suo declivio ripido, disseminato di blocchi, di scaglie, di frantumi, di polvere, sino ai nostri piedi.

LA SECONDA CAVA DI CANDOGLIA, CHE SFRUTTA IL FILONE SUPERIORMENTE ALLA CAVA PRINCIPALE. SI VEDE NETTAMENTE IL FILONE DI MARMO STRETTO FRA LE CIRCOSTANTI ROCCE GRANITICHE.

A guardar su, essa ci suggerisce anche l'immagine d'una mostruosa bocca spalancata in una faccia confusa di gigante morto. Il declivio rigonfio di detriti, ispido di punte aguzze e d'incrostazioni varie e molteplici, è la gran lingua penzoloni, espulsa dal fondo, ove si solleva come la vôlta d'un palato l'imbocco della galleria ch'è dunque la gola retrostante a cui si pose mano or son vent'anni per penetrar più a dentro nel colosso, poichè non c'era ormai più nulla da scavare attorno.

Il filone, infatti, è qui tutto in evidenza, incastrato nel monte così che le sue pareti laterali, gli stipiti della grande soglia, gli angoli sollevati dell'immensa bocca, non son più marmo ma roccia comune. Diritta a piombo, alta un centinaio di metri dallo spiazzo che le dà base, la parete di sinistra si distacca così netta da lasciar indovinare, meglio che il perseverante lavorìo dell'uomo, lo strappo brusco della natura. In realtà essa è il risultato d'una frana prodottasi il 5 luglio del 1856, e a buon conto la si tien d'occhio e ogni due anni un operaio legato a una corda si spenzola dall'alto nell'abisso per regolare lungo la parete le sfaldature derivanti dall'infiltrazione delle acque e dai geli.

Se dal lembo squarciato, che seminò di macerie precipitanti tutta la china e minacciò al fondo il paese, si procede un po' a scandagliare con lo sguardo curioso quella parete tutt'aperta, nuda e lievemente rosea come una carne pallida, si scorgono in ogni senso le tracce degli scalpelli che via via la solcarono per distaccarne i blocchi di marmo, e tratto tratto si leggono numeri e parole incisi a grandi segni, epigrafi sintetiche affidate a questa lapide superba. Sono i ricordi delle visite fatte alla cava dai vecchi amministratori ed architetti della Fabbrica quando non v'erano nè ferrovie nè automobili e ad ogni modo mancava la strada e il venir quassù costituiva un'impresa veramente memorabile, degna d'esser consacrata all'ammirazione della posterità. Le visite erano rarissime e ne son prova le date che si offrono alla nostra ricerca e tra le quali si mescolano quelle incluse da ignoti, forse semplici operai, come un *G. B.* del 1777, un *B. C.* del 1778 e un *M. P.* del 1846. La prima iscrizione firmata è del 1814, con i nomi dell'architetto Pietro Pestagalli e del suo aggiunto architetto Giuseppe Pollack. Poi ce n'è una del 26 settembre 1820, con i nomi del conte della Somaglia e del Pestagalli. Questi segna ancora, al 28 aprile 1822, una sua quarta visita, ma la terza non ha lasciato tracce. C'è, invece, la documentazione di una visita assai più vicina ai nostri giorni. È del 14 aprile 1902, allorchè «*il Consiglio visitò queste cave d'onde uscì il Duomo glorioso nell'arte*»; ed è firmata da E. Porro,

LA CASA PER L'ALLOGGIO DEGLI OPERAI A 700 METRI D'ALTEZZA SUL MONTE DI CANDOGLIA.

L. Conconi, C. Romussi, C. Sala, e G. Sommaruga.

Dalla base della parete non si discernono altri segni. Ne ritroveremo più in alto, con le date delle ultime escavazioni, alle quali si provvede ancora col primitivo metodo manuale, a forza di buchi che un operaio apre oggi con un lavoro di due giorni e che fra poco la perforatrice meccanica, di cui è deciso l'impianto, aprirà con una sveltezza non comparabile. D'altronde l'operazione è piuttosto delicata essendo abbastanza facili le fratture cagionate dai cosiddetti *peli* del marmo, tanto frequenti da produrre uno scarto nella proporzione dei due terzi.

C'è qui sullo spiazzo una cascata di scaglie e blocchi d'una dolce grana bianco-rosea, e ci sono anche blocchi imponenti, di otto metri cubi di volume e di 240 quintali di peso, staccati dalla montagna e sospinti sino al binarietto che lambisce la base della cava e sul quale scorrono i carrelli per il trasporto del materiale. Quello buono, compatto e sonoro così che a percuoterlo vibra con un bel timbro di campana, discende alla segheria; quello scarto si utilizza spesso sul posto nelle opere di rinforzo. Il fianco a destra della cava è tutto un bastione costruito con questo materiale, e poi ci sono i piazzali adiacenti e i contigui *tourniquets* della strada arginati anch'essi con questo marmo che il Duomo disdegna e che il monte raccoglie volentieri per farsene baluardo e ornamento.

La cava, ove lavorano adesso soltanto quindici uomini che nei tempi normali aumentano a una trentina, si presenta con le linee semplici, rustiche, primitive della sua vita rude e della sua fatica formidabile. Ha una struttura ciclopica in cui l'uomo, minuscola creatura, affronta pressochè inerme le poderose resistenze naturali. Egli, pigmeo, è a tu per tu col gigante e non ha dalla sua che un'alleata: la volontà. Ma presto possederà un'arme e perciò, poco oltre la casetta che serve al deposito dei materiali, alla fucina e alla cucina, sta sorgendo la casetta della perforatrice.

Poco innanzi è la riservetta delle polveri che si adoprano per minare la galleria, quella certa vôlta palatina che scorgemmo dalla base della cava ed è tanto alta nell'imbuto del monte che per raggiungerla occorre fare un gran giro, salire una scaletta dai gradini di marmo e poi avventurarsi per un sentieruolo

LA CAVA PRINCIPALE DI CANDOGLIA. È LA SECONDA CHE SI INCONTRA RISALENDO IL MONTE: LA PRIMA (IL «CIOCHIROLO») È ABBANDONATA.

non troppo agevole, il quale, camminando sull'orlo del baratro, è tutto una pozzanghera per lo stillicidio che piove dalla roccia. L'acqua sgocciola sul nostro capo dalla vôlta che si protende come una tettoia, fin che, giunti al fondo della gola, ci troviamo all'asciutto nella penombra del grande «tunnel» appena iniziato e che chi sa mai quant'altro marmo butterà fuori da quel suo ventre misterioso e fecondo. Il Duomo può star sicuro che non gli mancherà mai, per quanto ne mangi, questo suo bianco pane che gli piace tanto!

All'altezza di un settecento metri la bella strada che, fra rampe e curve e svolte, continua a salire, muta aspetto d'improvviso: non è più un candido nastro scintillante e noi non procediamo più sopra una crosta dura che scricchiola sotto i nostri passi; ma diventa un tappeto erboso che il nostro piede mollemente calpesta. Insomma è la strada senza cipria; al naturale; il che non vuol dire ch'essa non appaia gradevole tuttavia. Anzi! È una civetteria nuova che si rivela, è una seduzione che si rafforza d'un buon sapore agreste.

Noi attraversiamo una cortina di larici e di abeti e ne respiriamo il profumo nella salubre frescura dell'aria. E pensiamo che sarebbe assai dolce villeggiare nella casa che s'annida quassù, sopra un ripiano del monte, ed è quella che accoglieva gli operai quand'essi se ne stavano nella solitudine laboriosa le settimane intere. Una casa rustica, nella quale sembrano un lusso capriccioso le finestre inquadrate nel marmo, se non si sapesse che questo capriccio non costa proprio nulla dove il marmo più fino è così a portata di mano che basta prenderlo per farne ciò che si vuole.

La visione, dall'alto della casa, è quanto mai pittoresca, ma dobbiamo distogliercene per ricondurci sulla rotta del filone marmoreo. Lo lasciammo alla cava principale ed ecco che, quasi a piombo su quella, lo ritroviamo alla soprastante cava del Carrettone che fu riaperta nel 1887 per trarne i marmi della nuova facciata, di cui si voleva allora ornare il tempio milanese. Questa cava è un largo imbuto con uno spiazzo dinnanzi, cosparso di grossi blocchi marmorei, ed ha anch'essa, sulla parete di sinistra, la sua lapide. È del 20 maggio 1903 e ricorda che «*Per la prima volta un Arcivescovo di Milano — Carlo Andrea Ferrari — visita qui faceva*».

Alziamo gli occhi. Altre due cave minori s'aprono, una sopra l'altra lassù, guglie superne di questo tempio naturale da cui prese vita e bellezza e s'alimentò nei secoli il Duomo di Milano: montagna di marmo ch'ebbe in Candoglia la matrice possente e la nutrice inesauribile.

ULDERICO TEGANI.

(*Fotografie di Achille Flecchia, Milano*).

(coll. Rovereto)

VEDUTA DI VERNAZZA E DELLE SUE « FASCE » PRODUTTRICI DELLA RINOMATA « VERNACCIA ».

CURIOSITÀ DI NATURA E DI VITA.

LA STORIA DELLE "FASCE„ DEI LIGURI

Il ligure ha creato i propri campi.

Io che vivo per la terra, e quelli che nella mia Liguria direttamente vivono della terra, hanno per le magre zolle del loro suolo un amore tanto vivo, che può solo essere spiegato dalla rarità della sostanza cui questa affezione si riferisce.

Si guardi ai versanti scendenti precipiti nelle cupe acque del seno tirrenico; la durezza delle loro linee è la conseguenza di un dilavamento reso in modo d'eccezione energico dal forte pendìo; di maniera che lo scheletro della impalcatura rocciosa da cui sono costituiti è alla superficie, e se uno strato di terra lo ricopre, questo è troppo sottile per essere continuo.

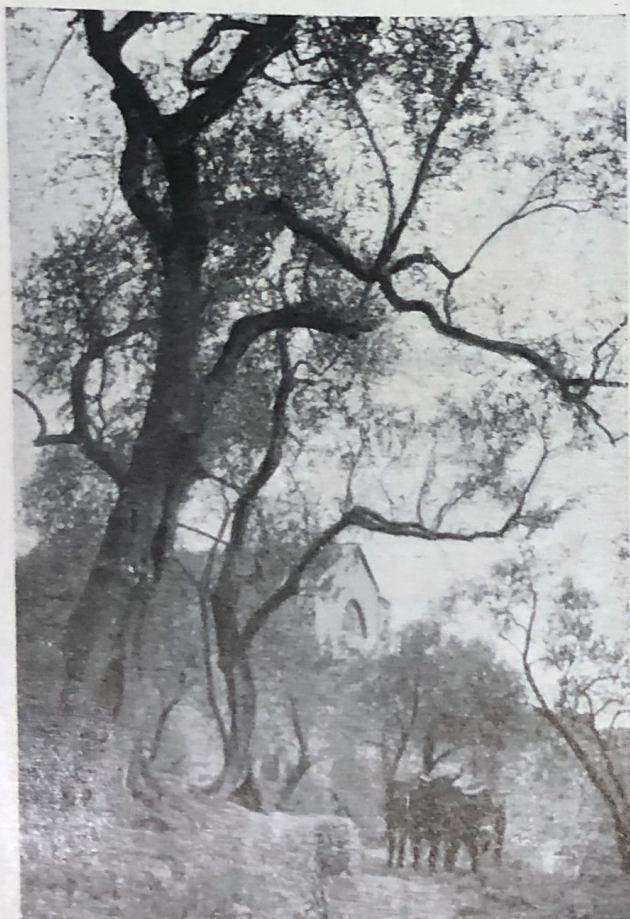
E questa terra il ligure amorosamente raccoglie, e, dopo avervi scelto sasso da sasso, l'accumula in ripiani sovrapposti, sostenuti ora da zolle erbose con abilità conteste, ora da muricciuoli di pietre a secco, ora da suoli di pietra alternati con altri di zolle. Il versante si riduce così ad essere tutto scalarato e rotto in tanti ristretti gradini, di altezza ineguale, che si allungano con irregolarità, cingendo il rilievo come le curve di livello di una carta topografica. Quella coltivazione mista e varia, a frutteto, vigneto e orto, costituente la *villa,* che lungo la Riviera, da Albenga alla Magra, rende tanto piacevole il paesaggio, è collegata a questi artificiali ripiani; e ne dipendono pure le coltivazioni dei fiori da Taggia a San Remo, gli oliveti della costiera tutta, i castagneti dei luoghi a ombrìo, o in alta fascia sopra gli oliveti, e persino, qualche volta, i prati di alta montagna.

Tutto il manto, quindi, della vegetazione culturale della Riviera, così vario di toni e di foltezza, si riconosce collegato al trasporto e all'ammassamento, fatto con arte, di poca terra. Questo enorme lavoro, opera di almeno due millennii, è forse la testimonianza più viva dell'energia di una razza che ha saputo vivere e prosperare in un paese di pietre, chiuso fra mare e montagna.

Le diverse denominazioni delle fasce.

A seconda delle diverse regioni della Liguria, e col variare delle loro forme, queste spianature artificiali hanno denominazioni differenti. La più estesa e la più comune, in

(neg. N. Alassio)

«MAXERE» DEL CERVO PER LA COLTIVAZIONE DELL'ULIVO.

(neg. N. Alassio)

CON GRANDE DIFFICOLTÀ NELLE «FASCE» DEL CERVO SI ARA CON BUOI.

ispecie nel Genovesato, dal Bisagno alla Leira, è quella di *fascia* con i diminutivi di *fascetta, fascin*. A Genova la fascia tipica è sostenuta da muri a secco; se invece è sostenuta da un *erze* (alzata) o *givà*, ossia da una tessitura di zolle erbose (*givi*) ed è irregolare, è la *zinn-a* o proda (una parte per il tutto), che subito al di là dell'Appennino si muta appunto in *proxa* o *proxia*. A Voltri tanto le fasce come le zinne hanno lo stesso nome di fascia (1).

Come si vede, questa terminologia vale per la regione occupata dalle tribù liguri del versante meridionale, ricordate dalla *tavola di Polcevera* (2); dove vissero i Tigullii, ossia a Rapallo, la *zinn-a* prende il nome di *seggio* (3) (d'ordinario usato al plurale, *seggi*), che è particolarmente applicato agli irregolari ripiani in cui sono piantati i castagni.

---

(1) La *x* ligure si pronunzi *j* alla francese.

(2) È una tavola di bronzo (ora nel Municipio di Genova) che costituisce uno dei documenti più antichi e più rari dell'archeologia romana: è datata dall'anno 117 a. C. (637 di Roma), e risolve una questione che era sorta a causa di terreni dati a titolo enfiteutico dai Genovesi ai Veturi. La tavola fu scoperta per caso nel 1506 da un contadino mentre zappava un suo podere a Isola, di fronte a Pedemonte nella Polcevera.

(3) È curioso che tutti questi vocaboli non siano notati con i significati qui riportati nel dizionario genovese del Casaccia: essi hanno largo uso nella toponomastica e nella patronimica.

(*neg. N. Alassio*)

« CIANN-A » DEL CERVO CON SECOLARE OLIVETO.

Nella Riviera Occidentale, oltre Savona, la fascia diventa la *maxera* o *maxea*, ossia il nome del macereto, rappresentato dal muro a secco, è esteso a tutto l'insieme.

Dove il declivio è minore, e la *fascia* molto si amplia, quasi ovunque prende il nome di *ciann-a* (*piana*) o di *campo*, con numerose variazioni di diminutivi e altro (*ciannetta, ciannetti, campeggi, campetti, campeli*, oppure: *campo grande, campo lungo, campasso*).

La ora ricordata tavola di Polcevera, che è il più sicuro fra gli antichi documenti della storia locale, quasi due secoli prima di C. ci fa conoscere i Liguri in una condizione di civiltà ben differente da quella nota per i classici; però questi hanno ragione dove descrivono il lavoro dei Liguri come duro e penoso.

La storia dell'olivo in Liguria.

Ora, la coltivazione dei prodotti di cui la tavola bronzea fa menzione, è collegata alle *fasce*, e soprattutto alle *zinne*. Più alle *maxere* che alle *fasce* sono collegati invece gli oliveti; e poichè questi non pare che esistessero ai tempi dei Romani, bisogna concluderne che le *maxere* sono una particolare opera del medioevo.

Lo Spotorno assicura che il più antico documento che si riferisce all'olivo rimonta al 1051, e che è di Moneglia, centro ricordato nell'itinerario peutingeriano (*ad Monilia*) (1) e luogo, ancora nel 1224, secondo un documento pubblicato dal Ferretto, di un mercato *de ramis palmarum*, per usi, immagino, chiesastici. Un documento del 955, pubblicato dal Podestà, riflettente Montesignano in Val Bisagno, a poca distanza da Genova, parla di vigne, ficaie, castagneti, campi o terre arabili, boschi, saliceti, prati e pascoli, ma non fa ancora menzione di oliveti, i quali invece, sono menzionati in altro documento che si riferisce alla stessa località, ma che è posteriore di duecent'anni, ossia del 1158. E lungo la stessa valle la coltivazione dell'olivo, e quindi la fattura delle *maxere* o delle *fasce* si diffonde lentamente: nel 1143 non è ancora giunta ad Aggio, i cui abitanti devono all'Arcivescovo di Genova come deci-

(1) Come è noto la tavola Peutingeriana è una carta delle vie dell'Impero romano redatta verso il III secolo, ma conservatasi in una copia del 1264. Questa copia fu trovata a Worms da Corrado Celtes che la diede a Corrado Peutinger, celebre antiquario tedesco di Augsburg (1465-1547). Essa si trova attualmente nella Biblioteca di Vienna.

(*neg. N. Alassio*)

GRANDE « FASCIA CIANN-A » CON MAXERA AL CONFINE.

(*coll. Rovereto*)

I « SEGGI » (SUL DAVANTI A SINISTRA) E I « FASCIN » (IN ALTO A DESTRA) DI PORTOFINO, SCAVATI NEL COMPATTO E IMPERVIO CONGLOMERATO DI QUEL PROMONTORIO.

(*neg. A. Figari*)

LE « PROXE » DI CANÒVA PRESSO TORRIGLIA SCAVATE NELLA FALDA DETRITICA. AI PIEDI DI MONTE PRELA (m. 1407).

me, di tutto un po': galline, fieno, grano, *confuochi* (ceppi e rami d'alloro per il Natale), formaggio, *giuncate* (ricotte in giunchi), ma non olio; e nemmeno a Fontaneggi, i cui castagneti, collegati a *seggi,* ancora nel 1128 dovevano fornire alla comunità di Genova dodici mine di castagne; vincoli tutti che testimoniano colture, e quindi scassi, avvenuti in *ager publicus,* in epoca di non molto anteriore. Porcile nel 862 deve vino *in anfore,* grano, fieno, pollame, uova, *solidos* (?) e castagne (1) (da documenti pubblicati dal Belgrano e dal Ferretto).

(1) Che l'olio non fosse cosa comune in Genova ancora nel secolo XIII, si apprende dal notaio Salomone, i cui atti sono stati con molta opportunità pubblicati dal Ferretto. Nel 1222 un barile d'olio valeva da 15 a 24 soldi: nello stesso tempo con 31 soldi era possibile comprare l'ammobigliamento della casa di un artiere; una *scrana piccola* e altra *grande, un'arca* (cassone), una *boda* (sorta di stuoia), due tavole e un saccone (per il letto), un *brandario* (alare), un *barachame* (coperta del letto), un *lebete* (calderotto, in allora di frequente in pietra ollare) grande ed altro piccolo, *due tavole da pane* (per intridere la farina), altra *boda.* Una mina di frumento valeva circa 7 soldi, una mezzaruola di vino 6 soldi, un *ligacio* o balla di lana lire 2 e soldi 2, due buoi lire 5, un mulo lire 12, un ronzino con vizi lire 3. Un libro *de romanciis* veniva impegnato per 3 libbre e mezza, un digesto per 47 soldi; un'operazione del mal della pietra costava 40 soldi.

La storia del nome fasce.

Meglio conosceremmo lo sviluppo delle fasce, se potessimo seguir l'uso di tale vocabolo con i documenti notarili. Ma questi purtroppo di continuo lo sostituiscono con quello di *pecia* e *peciola,* e qualche volta anche di *tabula,* quando non possono usare quello di *campo.*

Forse la fortuna della parola *fascia* deve essere del medioevo più tardo, e dei tempi posteriori, tanto più che nella toponomastica ha poche tracce, ed è un'eccezione nota a tutti i genovesi quella di M. Fasce, già ricordato in un documento del 1354 come *Monte de Fascia de Pozolo,* riferendosi quel *pozolo* o *pozeu* a una località di Canepa, e con probabilità a qualcuna delle doline carsiche che ivi esistono. Un *Fasseto* o *Fasceto* è ricordato di Sori dal notaio Salomone del 1222, ed è pure usata una sola volta dallo stesso la denominazione di *macerie* (traduzione di *maxere*) per menzionare il muro di una *pecia.*

Questo *pecia* non è interamente notarile, poichè a Rapallo è comune l'uso, come mi

(coll. Rovereto)

« MAZZABECCO » MEDIOEVALE, VISTO DI PROSPETTO E DI FIANCO. CAVERNA DELLE ARENE CANDIDE.

avverte Franco Scarsella, di indicare col nome di *pesse* gli appezzati di terreno che il contadino dei monti possiede nel piano.

Alla coltivazione dei castagneti in fasce va collegata la designazione toponomastica di *ronco* (ad es. a Mele), con tutta probabilità più antica di quella di *fascia,* che più non vive oggigiorno fra i liguri del litorale; ma che persiste nei liguri alpini, per indicare appunto un luogo scassato, a ripiani, in terreno roccioso.

Come ben si può comprendere, quando un terreno è arroncato di recente, e il suo assetto in fasce ha richiesto un grande movimento di terra, produce con molta abbondanza, e questa abbondanza è in particolar modo accentuata nel caso della vite. Poi, con l'assodarsi, e con il reiterato uso della sua parte più superficiale, a poco a poco perde di fertilità, e il contadino ligure sente allora la necessità di rimuoverlo in modo più profondo, di *desfunduarlo,* per ritornare alla fascia una coltre di terra rinnovata.

Come si rinnovavano le fasce.

I contratti medioevali di già ripetutamente accennano a questa funzione, che alla latina chiamano *pastinare,* vocabolo anche questo non solo notarile, ma anche volgare, perchè esistono cognomi e località dette Pastine, Pastinello e simili, e più che proprio, perchè uno degli attrezzi adoperati in questa bisogna era ed è il *pastinum,* ossia il bidente.

Il bidente o *zappa biurca* dei Liguri, il quale porta in Bisagno e in Polcevera il curioso nome di *bagaggiu,* che è forse prelatino, ha oggi cambiato alquanto di forma: una caverna del Finalese ce lo ha conservato nella sua foggia medioevale, quale servì, com'è probabile, nei bassi tempi a fare le *fasce,* foggia che ricorda altra usata ancor oggi in alcune valli piemontesi; e con il *pastinum* la stessa grotta ha salvato l'antico *mazzabecco;* non ha conservato nelle loro forme antiche la *zappa mutta* a estremità troncata e affilata per tagliar le radici, le *marasse,* le *piccozze,* i *roncalini,* ecc.

(coll. Rovereto)

« BAGAGGIU » O BIDENTE MEDIOEVALE. CAVERNA DELLE ARENE CANDIDE.

Il *pastinare* è un obbligo cui di sovente si accenna nelle locazioni medioevali, e va unito al *propaginare*, ossia al piantare nella terra smossa, sui margini delle fasce, o in filari trasversali ad esse, virgulti polloni tralci di olivi, di fichi, di viti. E altro obbligo è quello di rinnovare le *maxere*, ossia i muri a secco, che per vetustà rigonfiano e cadono, e di scegliere pietra da pietra in questo lavoro, per non adoperare quelle di troppo rapida disaggregazione. Queste *maxere*, date a cottimo, costavano nel secolo XIII sei soldi la *cannella*.

Quando Camillo Raggi intorno al 1830 scassò le *fasce* e le *piane* di Fontaneggi, scelse fra le diverse varietà di calcare quella arenacea, detta volgarmente *aegu* o *aegru*, e le *maxere* da lui costrutte sono tuttora intatte. Quando Mons. Agostino Rovereto, circa la metà del secolo XVII, ridusse a *villa* un suo castagneto in Mele, dovette costrurre i muri in calcescisto, e questi resistettero per due secoli, poi a mano a mano cominciarono a diroccare. Dove non vi è pietra resistente, il continuo rinnovamento delle *maxere* è un difetto del fondo, che va a danno del suo valore, e questo un po' succede, ad esempio, per le *fasce* di Monte Fascia, dove non si ha che calcare marnoso.

Nei castagneti da frutto delle valli di Voltri, tutti con cura piantati in *fasce* sostenute da *givè*, e sostituiti, a cominciare per lo meno dal più antico medioevo a boschi di particolare aggregamento, quasi macchie, di castagni selvatici, di cui rimane qualche residuo chiamato il *salvatico*, all'obbligo del *desfunduare* va, o meglio andava unito, perchè la malattia dell'*inchiostro* ha fatto cessare l'uso, quello della *tagliata*: ossia le piante dei castagni domestici, quando invecchiavano, venivano tagliate per tratti che si scassavano a nuovo, e di ciascuna ceppaia si lasciava una parte con la migliore radice. Dopo di che si seminava nelle *fasce*, e si ingrassava il terreno per cinque anni, ossia sino a quando il ceppo rimasto non avesse messo e cresciuto i suoi germogli, e questi fossero atti a ricevere l'innesto, e di questi germogli si sceglieva uno o due dei migliori, gli altri si troncavano. Attorno alla tagliata si lasciavano alcuni dei vecchi alberi, si tagliavano a capitozza e prendevano il nome di *stoli* (si ha il verbo *stolare* o *stoulare* che si direbbe voglia dire dar la forma di una *stola*): i loro gettiti dovevano servire per gli innesti o *tessue* (tessere): altre piante, tenute a cespuglio allo stesso fine, dicevansi *tèssuè*, ma si trovavano piuttosto nelle *ville*.

E così, è tutto il medioevo con le sue eredità latine e prelatine che rivive nell'agricoltura ligure, che induce l'abitante dei campi ad attaccarsi alla terra, a rinunziare alle vicende delle rapine guerresche, o ai rischi del mare. Per questo la razza ligure si scinde: vive del mare solo una parte di essa, quella che di continuo ne sente la voce e ne vede il moto: a poca distanza dall'onda salata, entro le valli, il ligure è il contadino che indefesso arronca le magre *fasce*, che infaticato ricostruisce le aride *maxere*.

GAETANO ROVERETO.

Altre 1000 *lire di premio al*

Concorso "Luigi Brioschi,, per un Manuale pratico di Educazione della Volontà

Vedi in "Vita del Touring,,, dopo pag. 542, le norme per l'aggiudicazione del premio speciale riservato agli *Ufficiali delle Truppe operanti in montagna.*

(fot. Ricoboni - Codogno)

MILANO - TRATTO DI FERROVIA MILANO-VENEZIA, BOLOGNA E GENOVA.
Informi tetti e interni di case verso la ferrovia.

PER UN "MINIMUM„ DI ESTETICA NEGLI SVENTRAMENTI FERROVIARI

QUANTI viaggiano per ferrovia — e ormai, nelle nazioni civili, sono praticamente la totalità dei cittadini — hanno potuto vedere e molti fra essi hanno certo notato che le linee ferroviarie, nel loro tratto di percorso attraverso le città, sono troppo spesso fiancheggiate da qualche casa, la quale, del suo interno, offre uno spettacolo che urta contro ogni senso di estetica e di ordine e qualche volta anche di decenza e di pulizia.

È probabile, a me per altro non consta, che questa osservazione abbia dato origine a scritti ed a proposte (1), ma il fatto che l'inconveniente perdura, dimostra che è in ogni caso opportuno di richiamare di proposito su di esso l'attenzione, perchè possibilmente vi si trovi rimedio.

Dell'inconveniente non sono certo immuni neppure le città che godono fama di maggior cura in tutto ciò che riguarda i servizi pubblici. Ne citerò un solo esempio ed è quello del tratto ferroviario comune alle grandi arterie Milano-Venezia, Milano-Bologna e Milano-Genova. Vi può essere spettacolo più antiestetico — per usare un eufemismo — di

(1) Realmente, questo argomento fu oggetto di una dotta relazione del nostro valentissimo collaboratore, l'ing. Cesare Albertini alla riunione tenuta dal Comitato Nazionale del T. C. I. per la difesa dei monumenti e dei paesaggi italiani nell'aprile del 1922.
Ne riproduciamo le conclusioni:
a) si esprime il voto che sia estesa a qualsiasi comune indipendentemente dal numero dei suoi abitanti la facoltà di formare piani regolatori interni, e che in ogni modo sia resa obbligatoria la formazione di un piano regolatore e di ampliamento pei comuni che contino oltre 10.000 abitanti;
b) si esprime il voto che nello studio dei piani regolatori e di ampliamento le vie d'accesso alle città e i quartieri più prossimi a tali vie e alle stazioni ferroviarie vengano studiate in modo da offrire al forestiero una visione della città tale che ne metta in rilievo il valore estetico;

(*fot. Ricoboni - Codogno*)

MILANO - TRATTO DI FERROVIA MILANO-VENEZIA, BOLOGNA E GENOVA.

Cortile con acquaio in immediata vicinanza dello steccato ferroviario, visibile nella parte inferiore della fotografia

quello che si presenta a chi dalla ferrovia getti uno sguardo sull'interno, liberamente visibile, di diverse case, specialmente a sinistra di chi arriva alla grande metropoli lombarda? Cortili mal tenuti, muri sporchi, gabinetti di decenza in vista e qualche volta aperti, biancheria di ogni colore, arnesi ed utensili di ogni genere formano un insieme che dà un'impressione ben poco lusinghiera di una città così progredita come Milano.

Si noti che l'inconveniente salta tanto più all'occhio, in quanto, in vicinanza delle stazioni, i treni in arrivo sono costretti a sostare qualche volta a lungo, perchè vi si trovano gli apparecchi di segnalazione, che rimangono chiusi per tutto il tempo che il binario in stazione non è libero e perchè il viaggiatore, specie se viene di lontano, si mette nel corridoio del vagone, ad attendere che il treno si fermi.

Ora, quando si pensa al numero di forestieri che vengono annualmente in Italia, si vede, anche sotto questo punto di vista, l'interesse nostro di sopprimere uno spettacolo, che depone così male a nostro favore. Si dirà che l'inconveniente esiste anche in altre nazioni civili, ma ciò non diminuisce l'opportunità di provvedervi. Si potrà inoltre obbiettare che esso si avvera anche negli sventramenti interni delle città, per far posto a qualche strada ordinaria importante, ma è facile far osservare che, in questo caso, l'in-

(*fot. Ricoboni - Codogno*)

MILANO - TRATTO DI FERROVIA MILANO-VENEZIA, BOLOGNA E GENOVA.

Poco decente gabinetto di decenza aperto verso la ferrovia.

c) si esprime il voto che nello studio dei tracciati stradali in ispecie extraurbani non si trascuri quanto può giovare a far conoscere bellezze naturali e monumenti;

d) si esprime il voto che nello studio dei regolamenti edilizi non si trascuri l'introduzione di norme che regolino l'altezza degli edifici tali da impedire il deturpamento o la trasformazione di luoghi consacrati dall'arte o dalla tradizione, e disposizioni che consentano di conservare attorno ai monumenti più insigni le caratteristiche dell'ambiente pel quale essi vennero creati;

e) riconoscendosi il grave deturpamento che si deve lamentare nelle adiacenze dei maggiori monumenti, sia per la vicinanza eccessiva di impianti di ritirate, raramente mascherate in modo da non recare offesa al monumento, sia per la mancanza di detti impianti, che dà luogo a sconci deplorevoli là dove la ragione dell'arte richiederebbe il maggior rispetto, e dove è più frequente il passaggio dei forastieri;

si esprime il voto che, ove in vicinanza dei monumenti non si possa provvedere con appositi edifici decorosi in località adatta e convenientemente mascherati, si curi almeno l'esecuzione di decorosi impianti di ritirata per uso del pubblico negli edifici esistenti nelle adiacenze dei monumenti, preferibilmente nel piano sotterraneo.

(*fot. Ricoboni - Codogno*)

MILANO - TRATTO DI FERROVIA MILANO-VENEZIA, BOLOGNA E GENOVA.
Interni di case diverse in immediata adiacenza alla ferrovia e da questa liberamente visibili.

conveniente non è quasi mai di lunga durata, perchè il grande valore dei locali verso strada, così dei negozi a piano terreno, come degli uffici e delle abitazioni ai piani superiori, fa sorgere rapidamente altre costruzioni che, sotto il controllo degli uffici tecnici comunali e delle apposite commissioni edilizie, devono sostituire gli edifici sventrati e rispondere, oltrechè all'interesse di proprietari dei terreni, a un *minimum* di estetica, che varia a seconda del senso artistico degli architetti e dei costruttori, come pure delle accennate commissioni edilizie.

Invece una linea ferroviaria danneggia, direttamente o indirettamente, la zona di città che attraversa e ne ritarda il rinnovamento. L'ente che costruisce la linea non ha alcuna preoccupazione per i mozziconi di edifici che lascia in piedi ai lati di essa: le amministrazioni comunali in genere non hanno interesse a ostacolare nuove comunicazioni ferroviarie, che anzi, a giusto motivo, spesso promuovono e favoriscono. Di qui l'origine dello sconcio, che si perpetua, se l'ente che costruisce la strada ferrata e le amministrazioni comunali non trovano modo di mettersi d'accordo per risolvere convenientemente il problema.

Ed è ciò che invochiamo. Può darsi che occorrano disposizioni legislative e queste potranno essere studiate e proposte, ma è certo bene che qualche cosa di utile e di pratico venga fatto per riparare all'inconveniente segnalato.

In fondo è strano che, mentre i comuni si preoccupano — e fanno bene — dell'estetica di tante costruzioni verso vie di nessuna importanza, nulla o quasi facciano ed ottengano, perchè le numerose persone che arrivano o partono per ferrovia non ricevano una prima cattiva impressione e non conservino un ultimo sgradito ricordo della città.

Certo la rimozione dello sconcio — dove questo esiste — o l'impedire che esso sorga — nelle nuove costruzioni di linee ferroviarie attraverso a città — costerà qualche sacri-

ficio finanziario e qualche maggiore noia anche di carattere permanente — per ottenere almeno un po' di maggiore pulizia — ma noi pensiamo che valga la pena di qualche spesa, che non crediamo sia troppo rilevante, almeno per togliere i più gravi fra gli inconvenienti segnalati, se non si volesse affrontare il problema massimo di considerare le costruzioni lungo una linea ferroviaria — che qualche volta è strada della massima importanza — alla stessa stregua delle costruzioni lungo le vie di una città e sottoporle tutte alla stessa vigilanza e alle stesse norme.

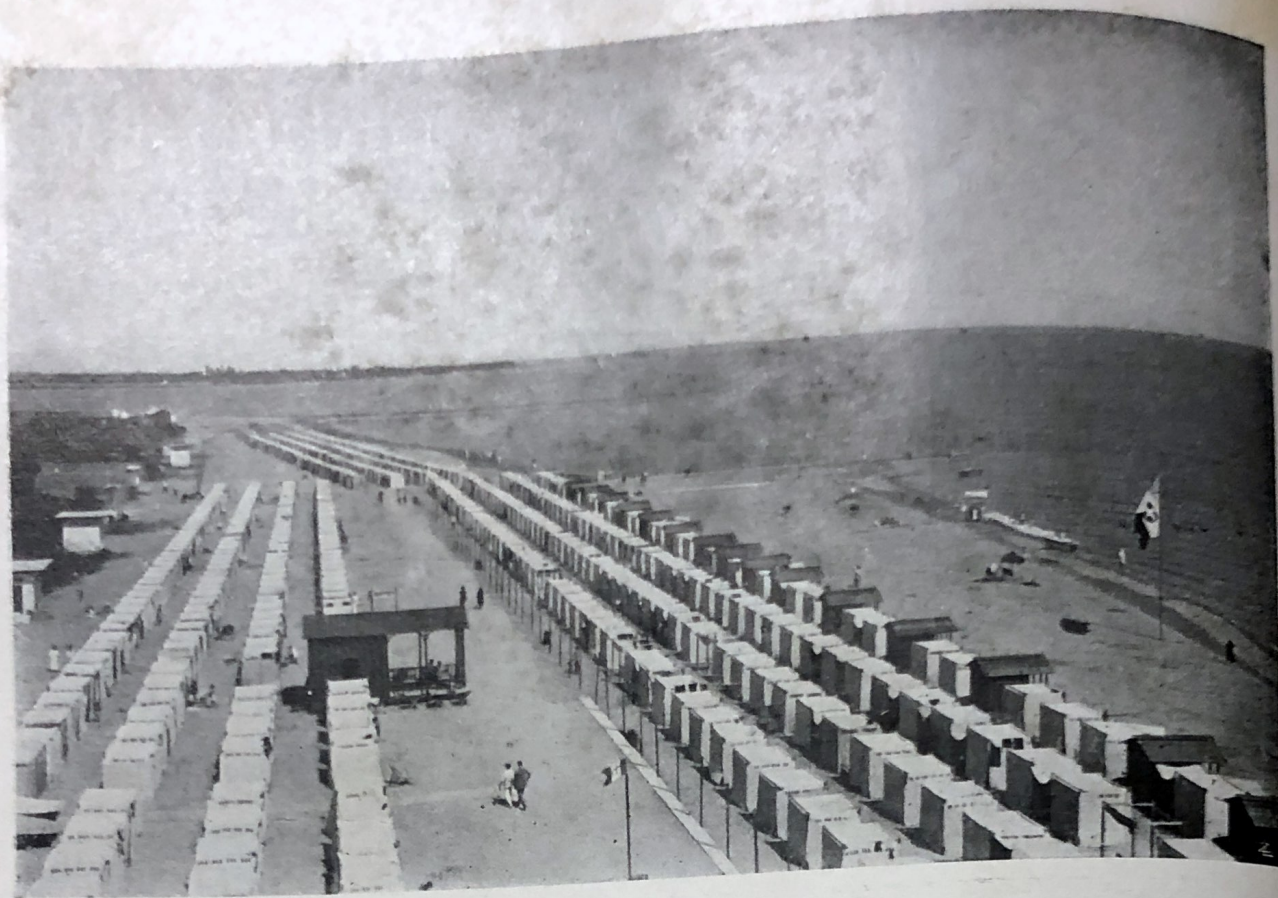
(*fot. Ricoboni - Codogno*)

MILANO - TRATTO DI FERROVIA MILANO-VENEZIA, BOLOGNA E GENOVA.
Brutto interno di casa liberamente visibile dalla ferrovia: in basso, al piede della scarpata ferroviaria, informi dipendenze ad usi diversi.

Ci sembra che o qualche nuova disposizione di legge, in materia di espropriazioni, o qualche più larga applicazione delle disposizioni vigenti, una speciale cura degli uffici tecnici comunali, qualche eventuale ritocco ai regolamenti edilizi, e una lieve maggiore estensione delle attribuzioni delle commissioni edilizie locali, potrebbero dare i mezzi legali per l'intervento delle autorità comunali presso i proprietari delle case e gli enti che costruiscono o hanno costruito ed esercitano le linee ferroviarie e ci sembra pure che il sacrificio pecuniario occorrente troverebbe giustificazione nell'interesse generale di veder meno offesi i più elementari canoni della estetica e della decenza in materia di abitazioni civili.

(*fot. Ricoboni - Codogno*)

MILANO - TRATTO DI FERROVIA MILANO-VENEZIA, BOLOGNA E GENOVA.
A sinistra, decorosa facciata verso una via affatto secondaria della città: a destra, antiestetico interno della casa stessa, prospiciente la ferrovia. Tipico esempio della diversa considerazione in cui son tenute, nei riguardi dell'estetica, delle vie secondarie e delle arterie ferroviarie principali.

PAOLO BIGNAMI.

LA MARINA DI GRADO.

LE MARINE DELL'ITALIA REDENTA

Una delle stazioni balneari meglio organizzate d'Italia è oggi la spiaggia di Grado, che alle attrattive turistiche molteplici (ottima arena, spiaggia « lunghissima », vicinanza di mete turistiche di gran de interesse, quali Aquileia, il Carso, Trieste ecc.) offre la specialità di una organizzazione per il ricevimento dei forestieri veramente impeccabile. L'anno scorso era anche una delle località balneari in cui imperava il maggior buon mercato; non disprezzabile segno di distinzione anche questo.

La benemerita *Commissione di Cura* di Grado (che regola l'affluenza dei visitatori e che ha sempre con grande precisione raccolto i dati relativi alla frequentazione) ci comunica ora le notizie davvero confortanti relative alla stagione del 1923.

L'affluenza degli stranieri è ancora di gran lunga maggiore di quella degli italiani, i quali però cominciano ad indirizzarsi anche verso la spiaggia di Grado. Significativo è poi l'aumento di frequentazione del 1923 rispetto all'anno precedente: 5477 persone in più, rappresentanti 146.672 giornate di presenza! La maggiore affluenza si ebbe nel 1913: 367.945 giornate di presenza, con una affluenza massima, il 23 luglio di quell'anno, di 5300 persone!

Quale altra « Pro Loco » d'Italia ha curato la redazione di statistiche così esatte e interessanti? La Commissione di Cura di Grado vi sa dire perfino che nel 1923 delle 10.795 persone che si recarono colà 3083 erano uomini, 4750 donne, 1371 bambini, 1254 bambine e 337 persone di servizio. Se tutte le altre « Pro Loco » d'Italia o anche solo le maggiori curassero la redazione di statistiche del genere si potrebbero avere intorno allo sviluppo del movimento turistico in Italia idee meno imprecise.

Provincie Italiane e Stati Esteri	N. delle persone arrivate		N. delle giornate di presenza di forest.		Medie delle presenze in giornate
	Italiani	Stranieri	Italiani	Stranieri	
ITALIA					
Friuli	3.623		73.000		20.1
Trieste	411		11.157		27.1
Milano	190		3.919		20.6
Torino	32		716		22.3
Roma	42		680		16.2
Altre provincie	408		9.735		23.8
STATI ESTERI					
Austria		2.352		56.010	24.2
Ungheria		3.205		78.083	24.3
Ceco-Slovacchia		176		4.289	24.3
Polonia		145		3.578	24.[illegible]
Altri Stati		211		5.235	24.9
Totale degli ospiti nazion. ed esteri	4.706	6.089	99.207	147.195	
Totale generale	10.795		246.402		

Trecentomila, attenti!

Questa primavera che s'inoltra fra ghirlande di fiori e voli di canzoni, è la trentesima primavera del Touring. Salutiamola con l'augurio ch'essa gli sia prodiga di tutte le sue benedizioni, con l'augurio che il giovanile vigor di vita di questo tempo dell'anno rimanga e si rinnovi in ogni tempo, per tutte le primavere future, entro le fibre gagliarde del nostro bel Sodalizio. Trent'anni sono un ragguardevole percorso pel destino d'un uomo e d'una generazione; sono un breve cammino per la vita del Touring, che ascende tuttora con mattiniera energia verso le sue mete alte e lontane. All'ultima tappa, quando ci siamo contati sul finire del 1923, eravamo 267.000 Soci. La trentesima primavera deve annunziare l'avvento dei **trecentomila!**

⁂

Il Touring ha lavorato molto, ma ha ancora molto lavoro da fare. E per farlo ha bisogno in primissimo luogo di **molti, molti, molti Soci**. La sua forza odierna è fondata sulla grande moltitudine dei suoi associati, ciascuno dei quali è, per quanto modesto e oscuro egli sia, un collaboratore e un contribuente prezioso; il suo progresso futuro deve fondarsi sopra un accrescimento, una moltiplicazione delle schiere dei suoi fedeli. Perchè la diffusione del Sodalizio in tutte le regioni e in tutti i ceti del nostro paese e fuori di esso significa che l'opera alla quale il Touring attende è sentita dappertutto come un beneficio e come una necessità; e nulla vale a dare ai suoi dirigenti tanta fiducia e tanto conforto, quanto il vedere quante migliaia di cuori e di volontà si levino al possente appello del Sodalizio e ne sospingano e ne seguano la marcia vittoriosa. Avanti! I pionieri dei primi anni hanno oramai i capelli grigi; ma il loro entusiasmo, che non invecchia, suona la diana alle falangi dei giovani. Tutti i giovani d'Italia debbono diventare Soci del Touring!

⁂

Ecco per quest'anno quel che il Touring dà gratis ai suoi Soci:

Primo: un volume della **Guida Italia,** e precisamente il primo dell'Italia centrale, che comprende tutto il territorio ad Est della linea Firenze-Perugia-Terni Roma: circa 600 pagine, con 13 carte, 8 piante di città e 10 piani di edifici, rilegato in tela e oro. Valore commerciale quaranta lire.

Secondo: il quinto fascicolo dell'**Atlante Stradale al 300.000** che comprende i seguenti otto fogli:

32. Frosinone-Gaeta; 33. Napoli-Benevento; 34. Foggia-Volture; 35. Barletta-Potenza; 36. Bari-Brindisi; 37. Salerno-Cilente; 38. Lagonegro - Castrovillari; 39. Taranto-Sibari.

È la carta turistica più chiara, maneggevole, nitida e precisa del nostro paese. Valore commerciale otto lire.

Terzo: l'**Annuario Generale 1923-1924**, pei Soci di nuova iscrizione: volume d'un migliaio di pagine, contenente il più ricco ed esatto repertorio di località e, per ciascuna d'esse, di indicazioni turistiche d'ogni genere: dagli uffici postali alle stazioni di carabinieri, dagli alberghi alle banche, dai medici ai venditori di gomme e di benzina. L'Annuario da solo vale ben più della quota d'associazione del Socio annuale, che è soltanto come tutti sanno, di **dieci lire!**

⁂

Forte di questi solidi argomenti, ciascuno dei quali può diventare ottimo mezzo di propaganda, ogni Socio si proponga il seguente modesto ma preciso compito: procurare **un nuovo Socio al Touring.** Tale è il comandamento primo del Sodalizio. Il trentesimo anniversario di questo sarà celebrato da trecentomila Soci; ma tale risultato imponente dev'essere alla sua volta il principio di nuovi progressi, di nuove opere, di nuove vittorie.

Su tutti all'opera, per il Touring e per l'Italia!

ZEISS
TESSAR

Il Tessar Zeiss vi procura la possibilità di fare colla vostra camera buone fotografie anche in condizioni piuttosto sfavorevoli. Il Tessar 1:6.3 è quasi due volte, il Tessar 1:4.5 è quasi quattro volte più luminoso degli aplanatici ordinari e simili obbiettivi. Il Tessar dà le istantanee più rapide possibili con la massima nettezza.

Qualsiasi buon apparecchio è ottenibile con ottica Zeiss presso i Rivenditori

Brochure "P 521" gratis a richiesta

ZEISS
BINOCCOLI

Fra i 24 differenti modelli di binoccoli prismatici - tutti degni della marca Zeiss - che il catalogo "T 79" illustra ampiamente, esiste indubbiamente il tipo che soddisfa appieno i Vostri desideri. Qualunque sia il modello su cui cade la Vostra scelta, sempre avrete in vostro possesso uno strumento appropriato e perfetto.

In vendita presso tutti i negozi di ottica

Catalogo illustrato "T 79" gratis

Rappresentante Generale per l'Italia e Colonie:

Georg Lehmann - Milano (11)
Via Lovanio, 4

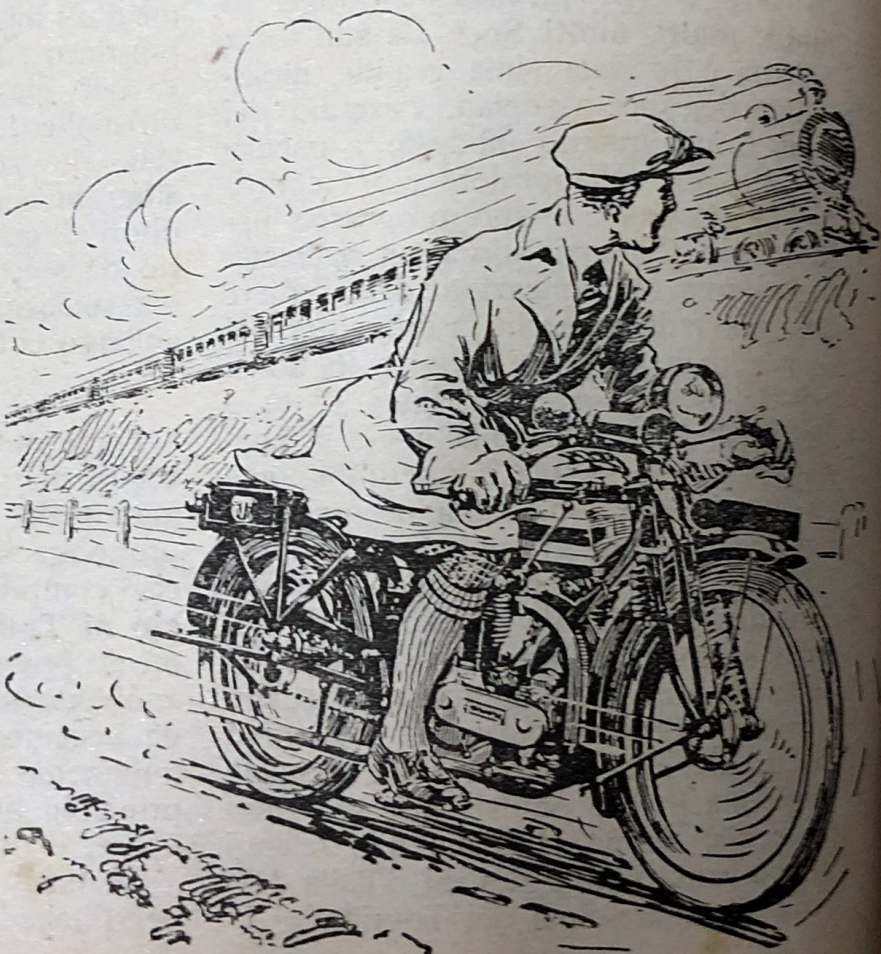
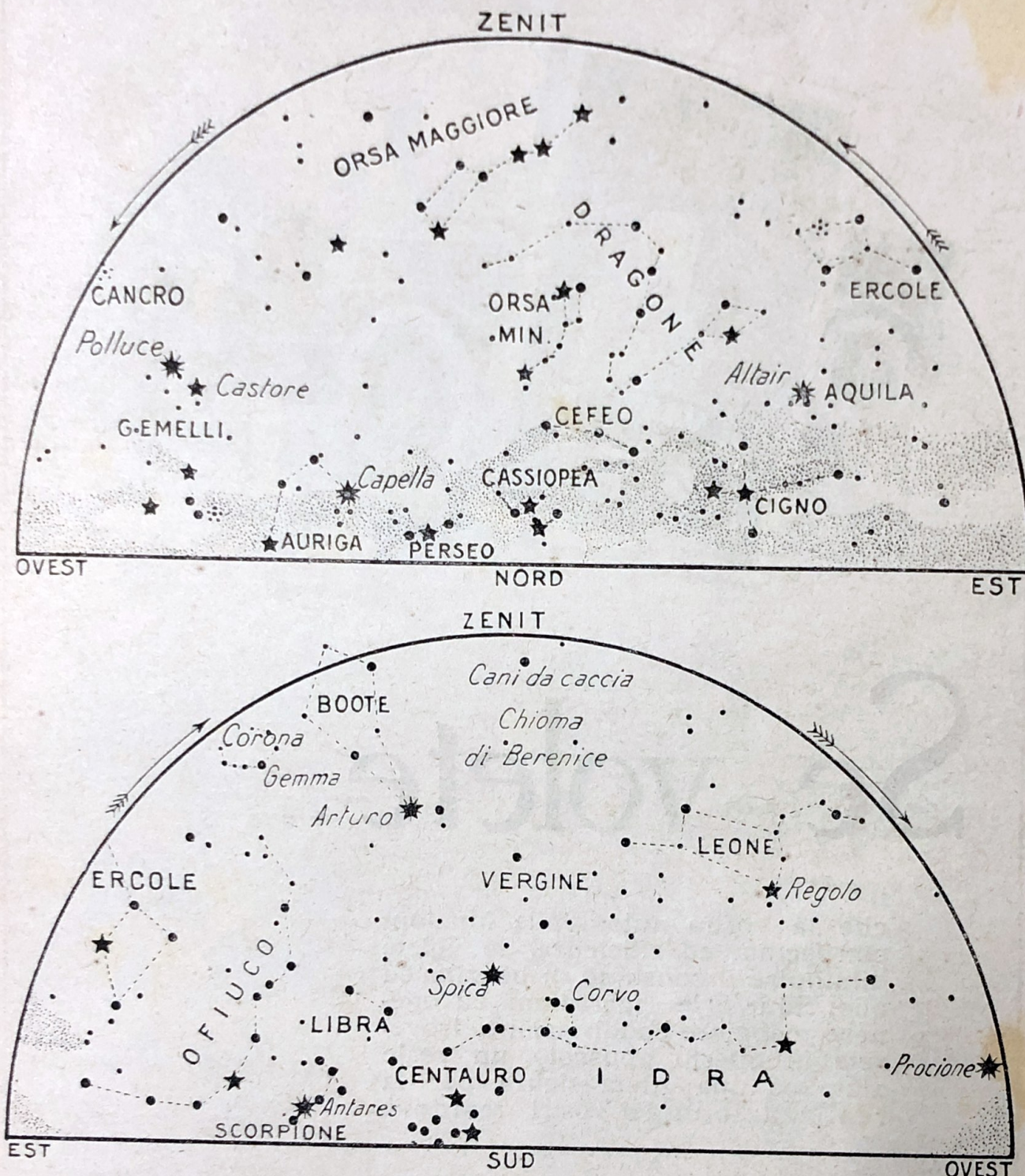
Scorrevolezza, velocità, efficienza

e immediata ripresa, sono al più alto grado le doti della **Triumph** inglese con motore a valvole in testa. È la vera macchina fascinatrice, ricchissima di ingegnose particolarità, protette da brevetti, ciascuna delle quali contribuisce a formare la perfezione meccanica e a concedere la completa soddisfazione che solo può dare allo sportsman un motore costante di altissimo rendimento.

Mettetevi in relazione con qualunque dei nostri Agenti per quanto vi possa occorrere.

CATALOGO ILLUSTRATO GRATIS

TRIUMPH CYCLE Co. Ltd.
CONVENTRY (England)

AGENTI IN TUTTA ITALIA

IL CIELO STELLATO NEL MESE DI MAGGIO-GIUGNO

Le cartine dànno l'aspetto del cielo a circa 22 ore del 15 maggio, 21 ore del 1° giugno, 20 ore del 15 giugno.

Dei pianeti sono facilmente visibili: Venere la sera, dopo il tramonto del sole; Saturno nella costellazione della Vergine; Marte dopo la mezzanotte fra le costellazioni del Capricorno e dell'Aquario; Giove nella costellazione d'Orfinco.

Ing. L. GABBA

del R. Osservatorio Astronomico di Brera, Milano.

IL PROSSIMO CAMPEGGIO DEL TOURING

Mentre andiamo in macchina si stanno risolvendo le ultime difficoltà relative alla predisposizione del prossimo Campeggio del Touring. Sarà una manifestazione assolutamente nuova ed interessante poichè si svolgerà dall'ultima decade di agosto alla metà di settembre nella zona di Postumia, con un programma di visite a grotte, abissi, archi naturali, foreste e cime di grandissimo interesse. Nel prossimo numero daremo più particolareggiate informazioni.

VITA DEL TOURING

La Grande Medaglia d'Oro dell'ENIT al Touring per il "Manuale dell'Industria Alberghiera".

La nostra massima pubblicazione di propaganda per il miglioramento degli alberghi, il *Manuale dell'Industria Alberghiera* che così vivo successo ottenne fra gli albergatori, gli addetti d'albergo ed i turisti, fu recentemente onorata di un'alta distinzione da parte della Presidenza dell'ENIT che conferì al Touring la grande medaglia d'oro, accompagnando l'assegnazione con queste simpatiche espressioni a firma del sen. Rava, Presidente dell'ENIT.

Alla fine del 1922, l'ENIT ha fatto dono agli alunni licenziati dalle Scuole Pratiche dell'Albergatore, del *Manuale dell'Industria Alberghiera* edito dal Touring. Nel 1923 ha fatto adottare il *Manuale* come libro di testo nelle scuole stesse. E molte copie ne ha donate alle biblioteche delle Scuole Commerciali e Industriali.

Nè oggi saprei trovare espressione che dicesse la mia ammirazione per la poderosa opera, così organicamente concepita ed attuata, meglio del ricordo di queste mie offerte, con le quali ho posto in mano ai giovani che si avviavano all'esercizio della professione alberghiera — quasi viatico ed augurio — il prezioso *Manuale*.

Per quanto io conosco di letteratura alberghiera, non in lingua italiana soltanto, dove siamo ancora agli inizi, ma in lingue di nazioni che sono già provette in ogni ramo della tecnica dell'albergo, posso affermare che nessuna opera uguaglia il *Manuale* del Touring per equilibrio nella distribuzione della materia abbondantissima, per esattezza di dati, per chiarezza di forma. È un libro tecnico per i tecnici ed un'opera di divulgazione per tutto il pubblico dei lettori, che bisogna invogliare alla conoscenza e allo studio dei problemi turistici in genere, e degli alberghieri in ispecie, se vogliamo che tali problemi si avvicinino in qualche modo alla soluzione.

È, insomma, un nuovo contributo, uno dei più pregevoli contributi, che il Touring benemerito porta allo sviluppo del turismo italiano. E perciò, come quello per cui ogni elemento di maggior perfezione turistica del Paese è ragione di compiacimento, l'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche è lieto di porgere amicamente a mio mezzo al Touring Club — espressione del suo ammirato consenso — il primo esemplare della *Grande Medaglia d'Oro*, espressamente coniata, della quale desidera si fregi, meritamente, il *Manuale dell'Industria Alberghiera*.

Il grande successo del Concorso Brioschi. Un nuovo premio di 1000 lire.

L'interessamento degli Enti pubblici, della Stampa, degli studiosi, dei nostri Soci per il *Concorso delle ventimila lire* (per usare il nome col quale alcuni hanno subito battezzato l'iniziativa del comm. Brioschi) continua vivissimo. Non è però solo la posta vistosa che suscita un così grande interessamento, è anche la persuasione della bontà dello scopo che il Concorso si prefigge. V'è tanto bisogno di volontà educate! È così generale — negli uffici, nelle aziende, nei ranghi, nelle famiglie — la lamentela per la fiacca volontà di coloro che debbono porre in atto delle iniziative, eseguire degli ordini, vincere delle difficoltà!

Da ogni parte ci sono giunte attestazioni di plauso e consenso. Vescovi e direttori di seminari, generali e subalterni, capitani dell'industria e moderatori dei commerci, studiosi ed insegnanti, andarono a gara nel far pervenire al Touring ed al comm. Brioschi l'espressione del proprio compiacimento. Fra le più autorevoli attestazioni ci piace riprodurre quella trasmessaci da S. E. il Ministro della P. I. sen. Gentile, che in data 16 febbraio così scriveva al nostro Presidente:

Ill.mo Signore,

Il T. C. I. che Ella presiede con tanto fervore e con tanta genialità si è ora acquistato con il Concorso recentemente bandito per un *Manuale pratico per l'educazione della volontà* una nuova benemerenza che io altamente apprezzo e lodo. Voglia mandarmi il bando del Concorso ed io darò ordine che sia subito inserito nel Bollettino Ufficiale di questo Ministero.

Distinti saluti

f.to GENTILE.

Ma anche ad un'altra attestazione di plauso dobbiamo far posto, sia per l'importanza che essa ha al fine della buona riuscita del Concorso, sia per gli effetti immediati che essa ebbe sulla generosità del comm. Luigi Brioschi.

Il comm. Lorenzo Barco, generale a disposizione per le truppe alpine, dopo aver letto sul fascicolo di febbraio de *Le Vie d'Italia* il Bando del Concorso Brioschi inviava a tutti i comandi dipendenti una circolare che è così notevole per le affermazioni in essa contenute e costituisce anche un fatto talmente nuovo da farci ritenere non riesca discaro ai nostri lettori il conoscerla integralmente. Eccone il testo:

La puntata di febbraio della Rivista del Touring *Le Vie d'Italia* bandisce un Concorso per un « Manuale di educazione della volontà ». Il concorso è allettato da un vistoso premio (ventimila lire) offerto da un generoso e benemerito alpinista ed ammiratore delle Truppe Alpine, dal comm. Luigi Brioschi, già Presidente della sezione milanese del Club Alpino Italiano, primo ideatore del nostro grigio-verde, sempre ed ovunque presente allorchè trattasi di esprimere o di appoggiare idealità umane e sensi del più puro patriottismo.

Partecipai, la sera del 2 dicembre 1923, a Milano alla solenne inaugurazione del Congresso celebrante il cinquantenario di esistenza di quella fiorentissima sezione del Club Alpino; fui anzi per tutta quella sera seduto accanto al Brioschi e posso dire di avere gradatamente assistito alla formazione, nella sua mente, del nobilissimo progetto, progetto che egli aveva già di certo adombrato e che, in un breve e incisivo discorso tenuto in quella circostanza, egli espose lucidamente, parlando dell'efficacia che in tutte le cose del mondo ha la « volontà » e dei risultati che con questa virtù si possono raggiungere, risultati magnifici se alla volontà si accoppia l'intelligenza, ma sempre superiori a quelli di quest'ultima, se le due qualità non sono unite in egual misura nella stessa persona. È inutile dire ch'io sono perfettamente dello stesso avviso. Ed è anche superfluo che io aggiunga che la geniale e nobilissima proposta del Brioschi venne calorosamente, entusiasticamente applaudita da tutti i presenti al Congresso e prontamente accettata dal Presidente del Touring Club, a cui il Brioschi aveva delegato di stabilire le modalità del proposto Concorso.

Al Concorso, secondo le modalità riprodotte dalla *Rivista* del Touring, tutti possono partecipare. Ma io credo di non errare affermando che la genialità e la generosità del Brioschi, acuto apprezzatore dell'efficacia del-

la montagna sulla formazione delle più belle qualità umane (carattere, fede, forza, altruismo, coraggio, spirito di sacrificio, ecc.) saranno più soddisfatte se il miglior manuale, da lui suggerito e proposto, per l'educazione della volontà, uscirà dalla mente e dalla penna di un alpinista appassionato, cultore profondo dell'alpinismo sano e scrittore persuasivo nello stesso tempo. E per mio conto aggiungo che non pochi ufficiali delle Truppe Alpine dovrebbero sentirsi allettati ad affrontare il cimento. Non mancano, fortunatamente, nei Reggimenti delle nostre magnifiche, insuperate Truppe da Montagna, ufficiali che per passione alla vita alpina, per prove affrontate e superate in pace e in guerra, per constatazioni fatte, non siano convinti della virtù eccezionale che ha la volontà nel raggiungimento di ogni nobile ideale e quindi dell'utilità generale e militare in ispecie, che ha l'educazione della volontà.

Siano adunque incitati gli ufficiali che hanno attitudine e capacità, a ponderare l'argomento che ho qui ricordato e ad affrontarne con bella ed incisiva forma, quale l'argomento stesso esige, la trattazione. Se il vincitore del Concorso dovesse riuscire un ufficiale delle Truppe Alpine, il risultato non riuscirebbe meno gradito a me che al generoso comm. Brioschi, ne sono certo.

E se anche questo risultato non potesse essere completamente raggiunto — poichè il premio è unico — la partecipazione di ufficiali delle Truppe di Montagna all'interessantissimo concorso potrà almeno costituire un indice della coltura degli ufficiali medesimi e dell'ammirazione loro, certo non inferiore alla mia, per la genialissima idea.

Prego dare la massima diffusione a questo mio foglio fra tutti gli ufficiali.

f.to Generale Lorenzo Barco.

Demmo subito comunicazione al comm. Brioschi del simpatico intervento del Generale Barco ed il generoso donatore fu così vivamente soddisfatto per l'apprezzamento dato da un'alta Autorità all'iniziativa da lui promossa che volle aggiungere un premio speciale di L. 1000 riservato al migliore concorrente che faccia parte delle Truppe Alpine.

D'accordo col comm. Brioschi e con il Generale Barco (che ne diede poi larga comunicazione a tutti i reparti di Alpini e di Artiglieria da montagna dell'Esercito) furono compilate le seguenti norme per il premio speciale di L. 1000.

Indipendentemente dall'assegnazione del premio unico di L. 20.000 di cui agli articoli 5 e 6 del Bando di Concorso per un *Manuale di Educazione della volontà*, il comm. Luigi Brioschi, nell'intento di stimolare una larga partecipazione da parte di Ufficiali delle truppe operanti in montagna, mirabile palestra di educazione della volontà, ha posto a disposizione della Giuria del Concorso un premio di L. 1000 da assegnarsi al migliore fra i lavori presentati e che siano stati compilati da un ufficiale prestante, alla data della chiusura del Concorso (31 dicembre 1924), servizio attivo permanente presso un *Reparto di Alpini o di Artiglieria da montagna* del R. Esercito Italiano. Tale giudizio verrà formulato dalla stessa Giuria prevista dall'art. 4 del Concorso e dovrà considerarsi indipendentemente da quello che riguarda l'assegno del premio unico di L. 20.000.

La Commissione potrà anche non assegnare il premio di L. 1000 ove nessuno dei lavori presentati dagli Ufficiali di cui al capoverso precedente ne apparisse degno. Il giudizio della Commissione è inappellabile.

L'assegnazione del premio unico di L. 20.000 non toglie diritto all'aggiudicamento di questo premio speciale.

Coloro che intendono concorrere a tale premio speciale dovranno inviare mediante lettera raccomandata alla Direzione del T. C. I. in Milano (5), Corso Italia, 10, una busta chiusa recante all'esterno questa precisa indicazione: «*Da aprirsi solamente a Concorso Brioschi deciso*» e nell'interno la dichiarazione che segue: «*Il presentatore del lavoro contrassegnato col motto.... e col N.... concorre al premio di L. 1000*».

Qualora la dichiarazione di cui sopra fosse inviata unitamente al lavoro e alla busta di cui all'art. 5 del Bando o qualora le dichiarazioni di cui al capoverso precedente contenessero (all'interno o all'esterno della busta) altre indicazioni oltre le prescritte, il concorrente verrà senz'altro escluso dal Concorso.

Norme per il II Concorso di propaganda dei Soci Vitalizi (1.° Marzo-31 Dicembre 1924).

1. - *Premi consistenti in collezioni della Carta d'Italia al 250.000 del T. C. I.* — L'intiera collezione viene subito consegnata alla Sede del T. C. I. in Milano (non presso gli Uffici fuori di Milano) a chi presenta tre Soci Vitalizi (o passaggi da Annuali a Vitalizi, compreso, se si vuole, il proprio). Presentandone 4 i 59 fogli vengono spediti franco a domicilio in Italia e Colonie (non all'Estero). Presentandone 5 la collezione è spedita franco di porto in elegante Cartella. Bastano 4 per averla in Cartella presso la Sede Centrale (senza spedizione). Per l'Estero questo premio di propaganda non è possibile a motivo delle spese postali e doganali.

2. - *Premi di massimo assoluto* (in denaro). — Sono pure stabiliti dei premi di massima attività per la propaganda nel fare Soci Vitalizi e cioè: 10 premi da 500 lire, 10 da 1000, uno da 5000 (sorteggio in caso di parità di Soci procurati).

Chi concorre ai premi di massimo assoluto (in denaro) rinuncia agli altri premi (Carta d'Italia al 250.000) o quanto meno concorre ai premi in denaro unicamente con quel numero di Soci Vitalizi, per la presentazione dei quali non fece richiesta dei premi consistenti in fascicoli della *Carta d'Italia*.

Le domande di nuovi Vitalizi o di passaggio da annuale a Vitalizio devono essere munite della firma (scritta con assoluta chiarezza) del Socio presentatore e concorrente; nel caso che i presentatori siano due, concorre solo il primo firmatario. Contano come nuovi Vitalizi i passaggi a Vitalizio di annuali, compreso il proprio. Gli annuali del 1923 che abbiano già versato la quota 1924 godono l'abbuono statutario di L. 10 dato agli annuali di almeno due anni, perciò versano L. 140 (estero L. 240). Non sono ammessi gli elenchi pel Concorso che perverranno al Touring dopo il 31 dicembre 1924, anche se portassero il timbro postale anteriore a tale data.

L'iscrizione al Concorso non si fa d'ufficio dall'Amministrazione del Touring, ma solo d'iniziativa dei concorrenti. Questi dovranno far pervenire in duplice copia, entro il 31 dicembre 1924, l'elenco dei Vitalizi da essi presentati (possibilmente richiamando la data) *con chiara indicazione di nome e indirizzo*. Ciò è assolutamente necessario per evitare confusioni per omonimie. Gli elenchi devono rispondere esattamente, per essere accettati, alle prescrizioni suddette. Per evitare smarrimenti si consiglia di spedire gli elenchi raccomandati. Le modalità d'estrazione verranno rese note ai Soci in tempo utile.

Esito del 1.° Concorso di propaganda per Soci Vitalizi (anno 1923).

I risultati del 1° Concorso di propaganda per i Soci Vitalizi, apertosi nel giugno e chiusosi al 31 dicembre 1923 furono i seguenti:

Premi per i presentatori del maggior numero di Vitalizi:

1° PREMIO DI L. 5000:

Vassura cav. Andrea, Console del T. C. I. di Faenza, che presentò 133 Soci Vitalizi.

PREMI DI L. 1000 CIASCUNO:

Neri dott. comm. Silvio Armando, Console del T. C. I. di Torino, che presentò . . . 87 Vitalizi
Almeda Paolo di Trieste, Console di Trieste, che presentò . . . 83 »
Comolli Oreste, Console di Napoli, che presentò . . . 75 »
De Grossi ing. Egidio, che presentò . . . 54 »
Pizzonia Pasquale, Console di Roma, che presentò . . . 52 »

PREMI DI L. 500 ESTRATTI A SORTE FRA COLORO CHE PRESENTARONO (CON LE MODALITÀ DEL CONCORSO) ALMENO 2 SOCI VITALIZI:

1. Celle Rinaldo
2. Contini dott. Ovidio
3. Cavalleri Mario
4. Echarte Alessandro
5. Ferrami Angelo
6. Angeli Attilio
7. De Luca Giuseppe
8. Agnini Ignazio
9. Filicori ing. Ugo
10. Cangiani Giovanni
11. Finti Contini Bruno
12. Garda Ettore
13. Arrigoni Renato
14. Agogeri Desiderio
15. Cammarata Antonino
16. Guglielminetti Francesco
17. Rastellini Celso
18. Storni Giuseppe
19. Milanesi Giovanni
20. Spinelli Emilio
21. Maggi Alfredo
22. Civaia Germano
23. Contini Carlo
24. Vitalini col. Enrico
25. De Renzio ing. G.
26. Angeloni Luciano
27. Padovani Silvio
28. Brunelli Giuseppe
29. Mileti cap. Modesto
30. Marcuzzi Mario
31. Marabotti Delfino
32. Vandoni Michele
33. Isnardi Pietro
34. Leone Giordano
35. Casaccia Marcello
36. De Agostini Luigi
37. Zerbo Flaminio
38. Smargiassi Nicola
39. Celeghini Amedeo
40. Bruzio Arturo
41. Longo Vittorio
42. Ventura rag. Libero
43. D'Urso Giuseppe
44. Zeppini Corradino
45. Borsani Italo
46. Malavasi Lamberto
47. Bartoli Giovanni
48. Cusatelli Ampelio
49. Azario dott. Aldo
50. Tosi Armando
51. Grillo Mariano
52. Cavalca Vittorio
53. Marchiò Giuseppe
54. Santini Alberto
55. Pizzini rag. Nino
56. Barchiesi Gustavo
57. Meconi Raffaele
58. Taddei Pier Francesco
59. Gira Geltrude
60. Filippi Federico
61. Barbera Michelangelo
62. Fago Francesco
63. Curti Armando
64. Soffiantini Adalgiso
65. Gasparini dott. Amedeo
66. Cattarinich Giovanni
67. Bonifacio Luigi
68. Cardelli Giulio
69. Colombo Aldo
70. D'Attems co. Giovanni
71. Sciacca Gatta Salvatore
72. Fontana rag. cav. uff. L.
73. Moschini Domenico
74. Gremmo Ernesto
75. Ziola Giovanni
76. D'Antoni Umberto
77. Galleano Antonio
78. Gardini Cesare
79. Bianchi Romolo
80. Cappelletti Amedeo
81. Maupriver Carlo
82. Trillini geom. Vitt.
83. Molinari Ettore
84. Rolla geom. cav. Gius.
85. Angrisani cap. Mario
86. Ruggeri Igino
87. Pagani Leopoldo
88. Tosi Carlo
89. Vaccari Giovanni
90. Lancellotti Enzo
91. Milletti cap. Renato
92. Catalini Vincenzo
93. Moretti dott. Giuseppe
94. Boni Giglio
95. Obert rag. Francesco
96. Dettoni Guido
97. Salterini cav. Egidio
98. Timpanaro dott. Oviglio
99. Vernole Ettore
100. Gon Desio

PREMI DI BENEMERENZA SPECIALE PER I CONSOLI.

Ai Consoli erano riservate 50 targhe d'onore, di cui 20 destinate a quelli che presentarono il maggior numero di Soci Vitalizi e 30 da sorteggiarsi fra tutti gli altri che presentarono almeno 5 Soci Vitalizi.

Hanno presentato il numero massimo di Soci, i seguenti 20 Consoli:

1. Vassura Andrea, Faenza . . . . N. 133
2. Neri Silvio Armando, Torino . » 87
3. Almeda Paolo, Trieste . . . . N. 83
4. Comolli Oreste, Napoli . . . . » 75
5. Pizzonia Pasquale, Roma . . . . N. 52
6. Ruggeri Igino, Pontelagoscuro . » 42
7. Bargoni Carlo, Soresina . . . . » 34
8. Mecheri Luigi, Belluno . . . . » 30
9. Isnardi Pietro, Oneglia . . . . » 29
10. Frassine G. B., Rovato . . . . » 28
11. Sissa Giampiero, Milano . . . . » 28
12. Ottani Armando, Imola . . . . » 27
13. Bordoni Achille, Aosta . . . . N. 25
14. Lanfranchi Angelo, Palazzolo . » 23
15. Ceccato Rino, Thiene . . . . » 22
16. Rassetto Giuseppe, Porto Ferraio . . . . » 22
17. Luzzi Domenico, Rho . . . . » 21
18. Malavasi Lamberto, Carpi . . . . » 21
19. Colombo Antonio, Lecco . . . . » 20
20. Zerbo Flaminio, Ponzone . . . . » 20

Furono assegnate per sorteggio le altre 30 targhe ai seguenti Consoli:

1. Soffiantini Adalgiso
2. Raspino Ottavio
3. Martinella Ambrogio
4. Scabini Giorgio
5. Morazzi Francesco
6. Massini Adorno
7. Frattini Alessandro
8. Tognarelli Edmondo
9. Contini Carlo
10. Bonanni Ferdinando
11. Secchi Alberto
12. Mariottini Orlando
13. Sieva Alessandro
14. Piombi Giulio
15. Longo Carlo
16. Guglielmini Aldo
17. Ranza Oreste
18. Landucci Camillo
19. Cantelli Federico
20. Sacchetto Ferruccio
21. De Luca Giuseppe
22. Curti Armando
23. D'Antoni Umberto
24. Sella Silvio
25. Bartolani Umberto
26. Righi rag. Roberto
27. Modena rag. Arrigo
28. Porta Cesare
29. Contini Ovidio
30. De Agostini Luigi

Comitato Nazionale per la difesa dei Monumenti e dei Paesaggi Italici.

Nella Relazione del Consiglio (pag. 462) è fatto un cenno della iniziativa di questo Comitato per proteggere i monumenti dalle manomissioni a cui erano andati soggetti anche nell'antecedente campagna elettorale. La circolare spedita da noi ai Municipi oltre che alle Autorità Governative pregava di manifestare i consensi che eventualmente essa suscitasse. Se l'avessimo diretta allo scopo di conoscere la cortesia delle pubbliche Amministrazioni potremmo dirci completamente soddisfatti, perchè una vera valanga di lettere da Sindaci, Prefetti, Commissari piovve sul Touring da ogni parte d'Italia non solo per accusare ricevuta del documento ma per esprimere, talvolta con frasi molto lusinghiere, la compiacenza di poter collaborare alla buona opera del Touring anche in questo campo.

Alcuni Municipi ci inviarono gli esemplari dei manifesti pubblicati, nei quali veniva fatta menzione che le disposizioni adottate erano state suggerite dal nostro Comitato. Non potemmo particolarmente ringraziare di così cordiali adesioni, ma lo facciamo qui con tanto maggior piacere in quanto speriamo che l'effetto della nostra raccomandazione sia stato raggiunto almeno per quanto si attiene alle iscrizioni fatte direttamente con carbone, inchiostri, vernici, ecc. che formavano una vera deturpazione permanente. Forse un'altra volta converrà di insistere anche per la immunità dai cosiddetti «ludi cartacei» almeno di quelli che sono i monumenti più in vista. Su questo punto lo zelo degli attacchini non ha ancora avuto un freno sufficiente. Sorridiamo benevolmente ad una fotografia che ci viene mandata da Roma: essa rappresenta il Palazzo Venezia, sede del-

la Direzione Generale delle Belle Arti, nel periodo elettorale; ebbene tutta la parte inferiore è ricoperta da grandi manifesti che gli dànno un aspetto di palizzata d'una casa in costruzione, e sono naturalmente manifesti elettorali.

Ma da quello stesso palazzo noi aspettiamo altre provvidenze di ancora maggiore portata. Purtroppo la lotta coi mezzi finanziari è sempre impari quando si tratta della conservazione dei monumenti. Ci giungono troppo spesso lagnanze, preghiere, esortazioni, perchè questo o quell'antico e glorioso cimelio del passato non diventi vittima della noncuranza.

In molti casi non sappiamo neppur deciderci a domandare perchè siamo certi che andremmo incontro ad una ripulsa. Eppure guai se l'Amministrazione dello Stato non si fosse tante volte mossa a salvare monumenti di primo ordine! Nell'ultimo fascicolo i lettori avranno ammirato le magnifiche incisioni che ornavano un articolo del Nediani sull'Abbazia di Pomposa, un monumento veramente suggestivo; ebbene ci piace di ricordare che quell'Abbazia cadeva esattamente in rovina ed era diventata un magazzino di fieno quando Luigi Rava, allora Ministro della Pubblica Istruzione, energicamente intervenne e con 275.000 lire potè acquistarla dai proprietari che erano in lite, salvando così il magnifico edifizio all'ammirazione di tanti visitatori che riconoscono in esso uno dei più antichi e gloriosi fra i monasteri medioevali.

Forse allora l'on. Rava non pensava che sarebbe diventato un giorno il Presidente del nostro Comitato per la difesa dei monumenti; ma fin da allora ne era realmente degnissimo!

Il fascicolo di Maggio de "Le Vie d'Italia e dell'America Latina,,.

Di questa interessante pubblicazione che ha incontrato fin dal primo numero la più larga simpatia in Italia ed in America è uscito il fascicolo di maggio che contiene fra gli altri i seguenti articoli:

Uno dell'on. Cappa sulla sua missione di propaganda al Touring in America; uno intorno al grande Collegio Pio IX creato dai Salesiani a Buenos Aires; un'avventurosa descrizione di un viaggio dall'altopiano della Bolivia all'Amazzonia lungo un itinerario il cui solo titolo è tutto un programma di difficoltà: *Passa, se puoi!*. Assai interessante è anche un articolo intorno alle curiosissime ceramiche di Nasca della civiltà preincaica del Perù; un altro articolo illustra le curiosità di natura delle montagne intorno a Córdoba; uno studio notevole viene pubblicato intorno alle ricchezze minerarie della America del Sud; intorno all'attività svolta per proteggere la canna da zucchero, ecc.

Nella parte che si riferisce all'Italia, notiamo un articolo superbamente illustrato sulla Villa Adriana, un altro sul modo di costruire i cavi sottomarini, uno sulla guerra in montagna, ecc.

In complesso il fascicolo comprende 128 pagine di testo e 160 illustrazioni. L'abbonamento annuo, com'è noto, costa per i Soci residenti in Italia L. 30 (per i non Soci L. 35); per i Soci che risiedono nell'America Latina si accettano unicamente abbonamenti triennali al prezzo di L. 150 cumulative colla quota di associazione e per coloro fra essi che sono già Soci Vitalizi il prezzo di abbon. a *Le Vie d'Italia e dell'America Latina* è di L. 105.

Nuovi documenti per la immatricolazione degli autoveicoli.

Col nuovo regolamento di circolazione (R. D. 31 dicembre 1923, n. 3043) entrato in vigore il 1° marzo, sono stati aboliti il libretto della licenza di circolazione per autoveicoli e quello del certificato di idoneità a condurre autoveicoli. Essi sono stati sostituiti dai seguenti:

Per i conducenti.

Mod. 21 F.T.A. copertina azzurra: patente di abilitazione di 1° grado a condurre autoveicoli.
Mod. 22 F.T.A. copertina gialla: patente di 2° grado per autoveicoli in servizio da piazza.
Mod. 23 F.T.A. copertina rossa: patente di 2° grado per autoveicoli in servizio pubblico su linee concesse.

Per gli autoveicoli.

Mod. 41 F.T.A. copertina verde per autovetture e motocicli in servizio privato.
Mod. 42 F.T.A. copertina arancione per autovetture e motocarrozzette in servizio pubblico di piazza.
Mod. 43 F.T.A. copertina gialla per autocarri da merci in servizio privato.
Mod. 44 F.T.A. copertina camoscio per autoveicoli in servizio pubblico di linea.
Mod. 50 F.T.A. copertina azzurra per rimorchi.
Mod. 51 F.T.A. copertina grigia per treni automobili da merci (con più di un rimorchio).
Mod. 52 F. T. A. copertina rossa per treni automobili da viaggiatori.
Mod. 61 F.T.A. color verde: certificato d'accertamento di motore ausiliario per velocipedi a motore.

F.T.A. significa « Ferrovie Tranvie e Automobili » qualifica dell'Ispettorato del Ministero LL. PP. che dispone e vigila in questa materia.

Questi modelli sono in vendita alla sede del T.C.I., presso gli uffici succursali di Torino e Roma e presso gli uffici ENIT nelle principali città. Sono venduti ai seguenti prezzi: Patente di abilitazione L. 0.90. Licenza di circolazione L. 1. Certificato di accertamento di motore ausiliario per velocipedi L. 0.50.

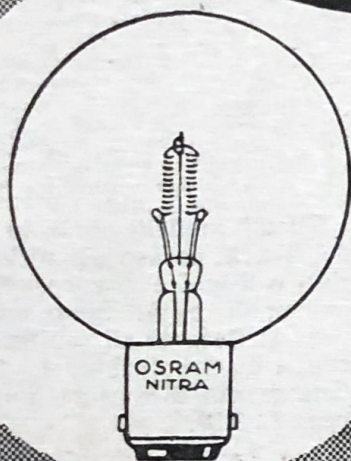
Nuovi uffici succursali del Touring.

A Bologna funziona un Ufficio Succursale del Touring, l'Ufficio Viaggi e Turismo dell'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche, che ha sede in Piazza del Nettuno 3 A, presso il quale i Soci possono eseguire i versamenti delle quote di iscrizione e abbonamento e acquistare le pubblicazioni del Touring.

È stato pure aperto un nuovo Ufficio Viaggi e Turismo dell'ENIT a Cortina d'Ampezzo in Piazza Venezia.

Per una nuova edizione della Guida delle Tre Venezie.

Verranno iniziati fra poco i lavori per la seconda edizione della Guida « Le Tre Venezie ». Si pregano perciò tutti i Soci, che avessero riscontrato in detta guida errori o lacune, di volerne dare sollecita e cortese comunicazione al *T. C. I. — Servizio Guida d'Italia,* che ne farà tesoro per la nuova edizione.

OSRAM
NITRA

NOTIZIE ED ECHI

Automobilisti, attenzione a Genova.

Su questo argomento abbiamo intrattenuto i nostri lettori in precedenti quattro numeri de *Le Vie d'Italia*. L'impressione complessiva si può riassumere così:

Genova ha, senza dubbio il primato in tema di contravvenzioni automobilistiche. La caratteristica di queste contravvenzioni è data da verbali assai vaghi, senza contestazione agli accusati, quasi sempre di eccessiva velocità, per gli ostacoli posti fra agente e veicolo.

Ripeto che nella difesa che noi facciamo dell' automobilista non intendiamo certo di proteggere gli imprudenti o gli scavezzacolli. No, questi devono essere severamente puniti. Noi intendiamo invece di far rientrare gli agenti civici di Genova nella normalità, perchè non è ammissibile che ogni automobilista che passa, specialmente se non appartiene alla Provincia di Genova sia costantemente multato.

E poichè in argomento le impressioni generiche a poco valgono, scendiamo ancora a qualche dettaglio di fatto.

Il signor Tommaso Ramponi di Milano ci rimette i documenti relativi a N. 4 contravvenzioni affibbiategli in N. 4 viaggi consecutivi fatti in quella città. « Mancano — egli aggiunge — i documenti dell'ultima contravvenzione pagata, per il semplice motivo che pur avendo fatto regolare versamento a scanso di noie della somma intimatami, e questo fin dallo scorso mese di giugno 1923, mi sono visto arrivare in questi giorni (marzo 1924) un decreto del Pretore di Genova che mi intima di pagare la suddetta somma aggravata dalle spese di sentenza ».

Il Presidente della Società Anonima Cooperativa fra Concessionari automobili pubblici di Genova, ci scrive: « Il Consiglio di Amministrazione di questa Cooperativa, venuto a conoscenza della giusta protesta del T.C.I. apparsa sulla Rivista *Le Vie d'Italia* contro il Comune di Genova, per le arbitrarie contravvenzioni applicate alle automobili di passaggio in questa città, mentre plaude alla nobile protesta si permette osservare: non solo le automobili di altre Provincie vengono colpite nel modo descritto, ma pure noi addetti al servizio pubblico siamo colpiti inesorabilmente, senza avere mai la soddisfazione di vedere l'agente farci il minimo cenno di fermata, come vuole il regolamento. Noti la S. V. che noi siamo tutti conosciuti dai signori agenti sapendo questi a memoria il nostro nome e cognome, come pure il nostro posteggio. Piovono contravvenzioni recapitate dopo qualche giorno al nostro domicilio, con la metodica dicitura: Non fu possibile far cenno di fermarsi perchè l'infrazione avvenne quando l'automobile ci aveva sorpassati! Nutriamo fiducia che mercè l'autorevole intervento del T.C.I. si porrà una buona volta fine a questo increscioso e deplorevole stato di cose ».

Un socio di Genova, di cui per ragioni evidenti tacciamo il nome, ci spiega come mai le contravvenzioni vengono applicate senza mai fermare il conducente. La cosa è semplicissima. Si tratta di agenti ciclisti i quali raccolgono il numero veramente al volo e senz'altro redigono il verbale. Detto socio ebbe una multa così motivata: « L'automobile indicata all'oggetto veniva fatta transitare in discesa in via XX Settembre, spinta a velocità eccessiva, in modo evidente, superiore alla prescritta e ciò dato il luogo e momento di intensità di transito e di persone ed in genere veicoli. Non fu possibile fare il cenno di fermarsi perchè impossibilitati dal passaggio di altri veicoli ed i sottoscritti trovandosi dalla parte opposta del campo stradale ».

È possibile — commenta il nostro socio — che « dato il luogo e momento di intensità di transito, ecc. » io abbia potuto spingere la mia automobile a tale velocità da non poter essere raggiunto e fermato da due agenti in bicicletta? E senza nè investire nè ammazzare nessuno? Il fatto è che i signori agenti trovano più comodo colpire l'automobilista al volo, anche quando è ossequiente alla legge ed ai regolamenti poichè sanno di presentargli il dilemma: o pagare o lasciarsi trascinare in un giudizio nel quale dovrà pagarsi un avvocato e non avrà la possibilità di presentare testimoni a proprio favore ».

Un altro socio di Genova ci scrive: «Plaudo con tutto il cuore alla campagna iniziata dalla vostra autorevole e diffusissima *Rivista* contro il deplorevole abuso che i nostri « Cantonieri » fanno del loro ufficio e della loro autorità.

« Si sono già avute in via XX Settembre delle minuscole, ma non per questo meno significative sollevazioni popolari contro qualcuno di tali signori colti sul fatto da passanti che spontaneamente si univano alle proteste degli automobilisti colpiti.

« La stampa locale è contraria in genere agli automobilisti, perchè purtroppo in Ge-

nova vi sono parecchi pseudo sportivi che si dilettano a fare delle gare di velocità, di nottetempo, su per le nostre salite con scappamento, naturalmente, aperto.

« È perfettamente vero che in quasi tutte le contravvenzioni vi è annotazione che l'automobilista non si è potuto fermare perchè *era già oltrepassato*.

« Io ho recentemente ricevuto un numero di contravvenzioni notevolissimo. Ho preso l'abitudine di stracciarle, come ho sentito che fanno diversi amici, perchè ogni tanto capita che muore qualche personaggio, e ne nasce un altro, ed allora vi è l'amnistia provvidenziale. Finora me ne sono trovato bene perchè dopo la prima intimazione, nessuno si è fatto più vivo ».

Il signor Lazzerini Romolo di Milano ci manda due verbali di contravvenzione aggiungendo: « Le vostre parole sono l'espressione sincera di quello che provano i tapini che sono costretti a passare da Genova ».

Il Socio comm. dottor Luigi Besozzi di Mombello così ci scrive:

« A proposito delle multe automobilistiche di Genova posso riferire quanto mi avvenne lo scorso anno.

« La mattina del 1° marzo 1923 transitavo da Genova per venire a Laveno in auto. Quando attraversai la città erano circa le 9 del mattino e camminavo a passo regolare, vorrei dire quasi a passo d'uomo essendo le strade assai congestionate, come sempre, dal traffico.

« Io non vidi nessuna guardia municipale, ma circa un mese dopo mi arrivò per via d'ufficio una contravvenzione di L. 50 perchè « *nei pressi della stazione di Porta Principe avevo sorpassato una vettura che andava a passo regolare* ».

« Così il verbale, ma ripeto che io non ricordo di aver sorpassata alcuna vettura, nè mi ricordo di aver visto una guardia di città in tutto il tragitto.

« Sarebbe tempo di porre un rimedio a tale abuso di multe e sarebbe anche opportuno pregare le guardie daziarie di Sampierdarena-Bolzaneto, ecc. di non pretendere di far aprire i bauli sull'auto quando si vede che sono provenienti da località lontane e che certo non vogliono frodare le gabelle ».

Il cap. cav. Alfredo Venturi di Udine ci narra la sua traversata automobilistica a Genova in questo modo:

« Leggo sul N. 3, in data marzo 1924, l'articolo: « Automobilisti, attenzione a Genova! » Purtroppo sono anch'io una delle tante povere vittime di quegli ingiusti tutori dell'ordine!

« Mi è giunta in questi giorni una contravvenzione con l'ammenda di L. 90.15 perchè il giorno 2 febbraio u. s. facevo transitare la automobile da me condotta in via Carlo Alberto alla svolta di Piazza Principe, spingendola a velocità eccessiva mettendo a *serio pericolo* le persone e le cose, dato che in quell'ora (le 9.55) vi era molta intensità di transito. Non fu possibile intimarmi il fermo, perchè gli agenti ne furono ostacolati da una vettura elettrica.

« Ed ecco ora come il fatto realmente è andato: Il 1° febbraio scorso mi sono recato a Genova per ritirare una Lancia tipo Lambda. Il 2 mattina, dopo essermi fatte spiegare sommariamente le caratteristiche della macchina, mi sono messo al volante della medesima e sono uscito dal Garage Lancia, per attraversare Genova e volgere la prua verso Udine. Dato che era la prima volta che guidavo una Lambda e mi riusciva nuovo il sistema di cambio, dato che mi scombussolava un po' il fatto del freno al posto dell'acceleratore e dell'acceleratore al posto del freno, dato che il movimento dei veicoli era intenso e che ci tenevo a non correre il rischio di danneggiare la macchina allora allora acquistata, percorsi la città *lentissimamente*, un po' imbarazzato e preoccupato come avrebbe potuto essere un principiante in mezzo al turbinio di una grande città. Feci diverse fermate per lasciar passare altri veicoli, mai permettendomi di accelerare l'auto anche per breve tratto, tanto che un amico che mi accompagnava rise della mia eccessiva prudenza e della maniera in cui poco brillantemente pilotava la Lambda. Fu proprio una *traversata* compiuta tanto adagio come mai avrei certamente fatto in condizioni normali: mentre la facevo ridevo entro me stesso di me medesimo! E dopo il viaggio, dopo aver attraversato paesi e svariate città (dove naturalmente sono andato più forte perchè sempre maggiormente padrone della macchina) senza alcun inconveniente e contravvenzione, mi giunge da Genova il grazioso foglietto in cui i due ormai famosi ed inseparabili agenti mi avevano messo in contravvenzione, perchè avevo seriamente messo in pericolo persone e cose. Ed io credevo di aver messo in serio pericolo soltanto la mia riputazione di brillante chauffeur! Ed è sempre la compiacente vettura elettrica che ha impedito ai bravi, zelanti ed *onesti* agenti di intimarmi il fermo!

« Certo che la cosa puzza e molto! Io naturalmente non pagherò l'ammenda stabilita. Attendo giustizia, che certo dovrà venire ».

Infine (per questa volta) un nostro socio, il signor Forestiere di Torino inviandoci due verbali di contravvenzione aggiunge che sono solo due perchè... una diecina di altri li aveva già strappati e pagati regolarmente. Peccato!

***

L'Associazione dei Padri di famiglia « Pro Scuola » che ha sede in Genova ritiene non solo che non vi sia una severità eccessiva, ma anzi che gli agenti genovesi siano ancor troppo miti e indulgenti. E aggiunge:

« Il Touring deplora il modo nel quale vengono redatti i verbali di contravvenzione, ad opera di una sola guardia, non sempre in tutto e per tutto degni di fiducia.

« Siamo perfettamente d'accordo su questo punto e suggeriamo un rimedio altret-

tanto efficace quanto pronto. La guardia che redigerà il verbale, nei limiti del possibile, sia dai superiori invitata ad addurre testimoni del fatto; i passanti sono numerosi nelle nostre vie e sarà facile alla guardia di invocarne l'attestazione. L'obbligo di così procedere non può essere imposto, poichè la legge non lo impone, ma il suggerimento dei superiori avrà qualche effetto e servirà ad indurre gli agenti a regolarsi con quella prudenza che deve sempre informare gli atti di un pubblico ufficiale.

« Vedrà allora il Touring come, con l'aiuto dei cittadini, le contravvenzioni cresceranno di numero, essendo un fatto vero che gli automobilisti, principalmente quelli venuti dal di fuori, procedono nelle nostre vie con la più assoluta noncuranza dei poveri pedoni, grandi e piccoli, costretti spesso a salti acrobatici per passare dall'uno all'altro marciapiedi o per attraversare un punto qualsiasi d'una strada o d'una piazza o per sottrarsi al pericolo di un mortale investimento ».

Inutile dire che il Touring si preoccupa della giusta tutela non solo dei fanciulli ma anche degli adulti. E alla proposta della Presidenza dell'Associazione dei Padri di Famiglia ha risposto che sarebbe ben lieto se il principio prospettato venisse accolto: il Touring darebbe il plauso più completo e incondizionato, sicuro che si avranno allora giudizi molto più equi.

Un sistema originale per estrarre le ruote.

Quando si tratta di estrarre una ruota dal suo fuso e non si hanno a disposizione gli utensili speciali, si può ricorrere al « mezzo di fortuna » consigliato da *La Nature*, che molti hanno sperimentato con soddisfazione.

DISPOSITIVO PER ESTRARRE LE RUOTE.
L: sbarra di ferro; *C*: corda.

Si conduce la vettura presso una porta in modo che l'assale anteriore o posteriore, a seconda della ruota da estrarre, si trovi disposto sull'asse della porta, a poca distanza dalla soglia. Si attacca una corda solida ad una sbarra di ferro, un po' più larga della porta, così che possa essere trattenuta dai montanti della porta stessa. Le estremità della corda, che avvolge la sbarra di ferro, sono attaccate a due razze opposte della ruota. Tolto il dado, e opportunamente sollevata da terra la macchina per mezzo del martinetto, si può procedere alla estrazione della ruota facendola girare a mano.

Facendo girare la ruota, si obbliga la corda a torcersi sopra sè stessa; con ciò essa viene ad accorciarsi e a produrre una tensione sufficiente per rimuovere la ruota dal suo alloggiamento.

(Da *La Nature*, del 12 gennaio 1924).

Nuova tariffa doganale per la importazione di autoveicoli in Germania.

La nuova tariffa doganale germanica per autoveicoli è stabilita in base al peso:

fino a 50	kg.	M.-oro 1800	al q.le
da 51 » 100	»	» 1440	»
» 101 » 250	»	» 1080	»
» 250 » 500	»	» 720	»
» 500 » 1000	»	» 480	»
oltre 1000	»	» 240	»

In più si paga il 15 % del valore come tassa di lusso.

Ogni automobile è soggetta poi ad una tassa di circolazione che si paga in marchi-oro per un periodo di sei mesi almeno anche per permanenza brevissima. La tassa è stabilita in base alla forza fiscale, al numero dei posti ed alla carrozzeria ed è più alta per le vetture chiuse.

Per sei mesi una vettura di 7 HP aperta paga 107 M.-oro; una di 9 HP chiusa a 2 posti paga 160 M.-oro. Una vettura di 16 HP aperta a 5-6 posti paga M.-oro 454; se è chiusa, paga 560. Per una vettura di 6 posti, aperta o chiusa, della forza di 22 HP, la tassa è di M.-oro 774. I motocicli pagano 14 M.-oro. Tutte queste quote sono aumentate della metà se la tassa vien pagata per un anno. Occorre tuttavia tener presente che la forza fiscale germanica per le automobili corrisponde circa ad un terzo della nostra.

L'unione fa la forza.

Quello spirito di cooperazione di cui fu tenace e mirabile apostolo in Milano Luigi Buffoli, il fondatore del Milanino, offre una infinita varietà di applicazioni. Vogliamo segnalarne una, non già perchè essa tocchi direttamente gli argomenti di cui si occupano *Le Vie d'Italia*, ma perchè può dar lo spunto a soluzioni analoghe, in cui il turismo non è estraneo. Ecco di che si tratta. Fra le molte e solo apparentemente meno gravi ripercussioni che furono determinate dalla svalutazione del denaro, vi è la condizione in cui furono messe persone che godevano di una certa agiatezza, ma a reddito fisso. Esse si trovarono ridotte rapidamente a un quarto, a un quinto i loro mezzi d'acquisto. Una particolare categoria di tali persone a cui non era possibile di rifarsi della perdita in altro modo che colle economie è quella delle

Vittoria
S.I.M.S.
Vittoria
S.I.M.S.
FRATELLI BERTARELLI-MILANO

SOCIETA ANONIMA
"LA VICTORIA ARDUINO"
Capitale versato L. 2.000.000
Via
Bardonecchia, 81
TORINO (17)
FABBRICA DI APPARECCHI
PER CAFFÈ ESPRESSO
BREVETTI MONDIALI

FABBRICA
DI
TELE E TOVAGLIERIE
DITTA
RIVOLTA CARMIGNANI & C.o
DI
ALDO E UGO RIVOLTA
FORNITURE SPECIALI PER
COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE
ALBERGHI RISTORANTI E AFFINI
3 - MILANO - 3
VIA BIGLI 22

signore anziane, che rimasero sole al mondo, assistite unicamente da un piccolo peculio, il retaggio familiare. Per loro, il problema più grave è quello dell'alloggio, il cui alto costo nelle città ingoierebbe la maggior parte delle già scarse risorse. Molte si ingegnarono subaffittando quasi tutte le stanze di cui godevano; ma chi tardò a farlo, non fu più in tempo. La loro sorte impietosì un'energica e benefica signora milanese, che si propose di raccoglierle in un *albergo familiare* (così le piacque d'intitolarlo) dove ciascuna avesse una camera sua, ma arredata coi mobili che, per averle accompagnate durante la lunga esistenza, avevano finito a immedesimarsi col concetto della casa loro: i soli oggetti fra cui non si sentissero estranee.

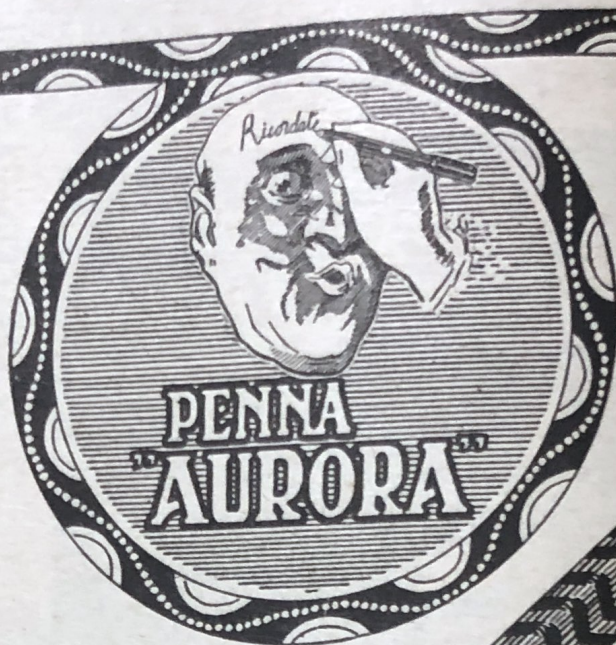
UN LOCALE DI RIUNIONE ED IL RISTORANTE DELL'ALBERGO FAMILIARE PER SIGNORE, IN MILANO.

Ogni idea buona e pietosa trova seguito a Milano e la promotrice trovò collaboratori, incoraggiamenti, aiuti.

Al primo piano di un grande edificio che l'Istituto per le case popolari stava costruendo in un quartiere un po' eccentrico, in via Barbavara, potè così trovar la sua sede il primo albergo familiare, che per ora conta una trentina di stanze, ma è indubbiamente destinato a triplicarsi e chi sa? a generarne altri in Milano e fuori.

A chi vi entra l'albergo offre l'aspetto della abitazione di una famiglia numerosa. È chiaro, semplice, dignitoso, pulitissimo. Un'anticamera con qualche poltroncina; un corridoio centrale che divide il ristorante e la cucina dalla Direzione e dalle camere delle ospiti che abbisognano di maggiori riguardi. Al primo piano la guardaroba dove ogni signora può entrare a turno per stirare abiti e biancheria, un'altra successione di camere e, in fondo, una saletta di conversazione che si apre su di un ampio terrazzo. Bagni e gabinetti numerosi; in una camera più vasta si sta preparando la cappelletta per le signore cagionevoli che non possono affrontare l'aria cruda dell'inverno per recarsi in chiesa. L'ambiente è tiepido e silenzioso; da qualche uscio semi-aperto si intravvede l'interno delle camere luminose e gaie, rassettate con cura paziente e fiorite. Qualcuna fra le clienti ha trasformato la stanza in un *chez-soi* armonioso e fine.

Le condizioni sono miti: 5 lire al giorno l'alloggio, compreso il servizio; 12 lire il vitto. Le ospiti possono prendere anche solo una parte dei pasti o prepararseli in camera o regolarsi in altro modo. Per qualche signora, che si trova in condizioni specialissime, si sono fatti ritocchi di prezzo.

Un primo esempio di aeroplano adibito agli usi quotidiani della vita. — Il signor Lorenzo Sperry, figlio dell'inventore dell'apparecchio che porta il suo nome, è sbarcato tempo addietro in Inghilterra, recando con sè il proprio aeroplano leggero con motore

Ricordate
PENNA "AURORA"
MODELLO A.R.A. 4
A RIEMPIMENTO AUTOMATICO
LIRE. 48
la penna che non imbratta le mani
AURORA TORINO
FABBRICA ITALIANA DI PENNE A SERBATOIO "AURORA"
VIA BASILICA, 9 - TORINO - VIA BASILICA, 9

Lawrence, che ha un'apertura d'ala di metri 6,10, pesa 276 kg. ed è capace di raggiungere una velocità oraria di 160 km. Egli ha riferito che a New York non solo egli si reca in ufficio sempre col proprio apparecchio, ma che questo rappresenta per lui il solo mezzo di trasporto. Lo Sperry intende viaggiare per diporto in tutta l'Inghilterra partendo da Southampton. Egli avrebbe anche dichiarato che: « spesso, nella carlinga, mi dò alla lettura di qualche libro; i pasti poi, di regola, li prendo volando ».

È possibile trasvolare gli Stati Uniti in sei ore? — Il Colonnello Harry Graham, del Servizio Aereo Militare degli Stati Uniti, ha detto che, da investigazioni fatte, risulta che sul continente americano, ad altitudini varianti dai 9.000 ai 12.000 metri, spirano correnti ad una velocità tra i 240 e i 480 km. l'ora. Esse si muovono secondo una direttrice elittica e in sensi diversi, secondo le varie altitudini. Col loro aiuto certamente si può effettuare il volo New York-San Francisco in 5 o 6 ore. Va da sè che gli apparecchi dovrebbero avere il riscaldamento elettrico e l'apparato per la respirazione coll'ossigeno, altrimenti nessuno potrebbe vivere a tali altitudini.

Applicazione degli studi sulla resistenza dell'aria agli automezzi. — Una applicazione degli studi sulla resistenza dell'aria, promossi e sviluppati per la navigazione aerea è stata fatta recentemente in Germania da un ingegnere della ditta Zeppelin.

Studiando la forma più conveniente per le aeronavi, ha pensato che con forme consimili potrebbe realizzarsi un vantaggio considerevole nel consumo del combustibile per veicoli terrestri. Un autocarro costruito in base a questi studi con la forma di minima resistenza ha compiuto recentemente il viaggio da Friedrichshafen per Francoforte a Berlino e da qui per Dresda a Friedrichshafen, sollevando molto interesse e grande curiosità.

I risultati sarebbero stati superiori a quelli previsti dal calcolo, essendosi realizzate economie del 30 % e persino del 50 % sul combustibile. La parte inferiore della carrozzeria ha la forma di una sezione d'ala d'un tipo Junkers, la parte superiore ricorda la parte anteriore delle navicelle Zeppelin.

Un aeroplano ancorato ad un dirigibile durante il volo. — A dimostrare la possibilità di fissare un piccolo aeroplano ad un dirigibile in volo, il Tenente R. K. Stuner ancorò il 18 settembre il suo apparecchio ad un dirigibile che compiva evoluzioni sul campo di Langley. L'aeroplano volava alla velocità di 121 km. all'ora, ed il dirigibile C 3 a 96,5 km. all'ora.

Un'asta munita di un gancio pendeva dalla navicella del dirigibile; un anello metallico era stato fissato sull'ala superiore dell'aeroplano. Con riuscita manovra fu facile agganciare l'anello al gancio ed ancorare in tal modo l'apparecchio.

La velocità massima consentita agli aeroplani. — Curtiss, il pioniere dell'aviazione americana ed il principale costruttore degli aeroplani di quel paese, ha affermato che sarebbe teoricamente possibile costruire un aeroplano capace di una velocità di oltre 800 km. all'ora, ma ad una tale velocità l'attrito dell'apparecchio con l'aria lo brucerebbe. Secondo il Curtiss, la massima velocità consentita ad un aeroplano è già stata raggiunta, perchè con macchine più potenti di quelle attuali sarebbe impraticabile la limitazione della velocità di atterramento.

La linea Francia-Marocco. — Durante il mese di agosto 1923 gli aeroplani in servizio nelle linee: Tolone-Casablanca; Marsiglia-Perpignano; Casablanca-Orano, gestite regolarmente dalla Compagnia Latécoère hanno percorso 142.870 km. e trasportato 245.254 lettere, pesanti kg. 4.900. La corrispondenza trasportata si suddivide così: Linea Francia-Marocco 228.548 lettere; linea Marocco-Algeria 16.706; con una media rispettivamente di 7.680 e 560 lettere al giorno.

Bisogna concludere che il servizio postale aereo va riscuotendo sempre più il favore e la fiducia del pubblico specialmente per le corrispondenze fra paesi divisi dal mare, dato l'incontestabile guadagno di tempo che si realizza rispetto agli ordinari servizi marittimi.

Nuove linee aeree europee.

Zurigo-Londra. — È già in funzione il servizio postale e passeggieri fra Londra e Zurigo, via Parigi e Basilea. Gli aeroplani capaci di 10 passeggieri e di kg. 3.000 di carico, lasciano Londra ogni lunedì, mercoledì e venerdì alle ore 11, e partono da Zurigo ogni martedì, giovedì e sabato. Le tariffe di viaggio sono: da Zurigo a Parigi 120 franchi e 210 franchi per l'andata e ritorno; da Zurigo a Londra 275 frs. e 550 frs. andata e ritorno. Il viaggio da Zurigo a Londra, procedendo con fermate, dura circa otto ore.

Amsterdam-Batavia. — Si stanno facendo preparativi ed esperimenti per aprire un servizio regolare tra l'Olanda e le Indie Orientali; il 1° aprile un aeroplano speciale Fokker ha iniziato il volo da Amsterdam a Batavia. La linea progettata passa per Praga, Costantinopoli, Aleppo, Basra, Karachi, Calcutta, Rangoon, Bangkok, Sengora, Montuk, Batavia, e misura in totale 16.000 km.; la distanza più lunga è di 1300 km.; la più breve è di 600 km.

L'aeroplano che eseguisce questo viaggio di preparazione è il nuovo tipo Fokker F VIII, il quale rappresenta nella sua costruzione uno sviluppo in base alle esperienze fatte coi noti tipi commerciali F 4 e F 5. Come è noto furono battuti in America parecchi *records* mondiali sull'apparecchio F 4. Fra questi il noto « No-Stop-Fly » da New York a San Francisco. Anche il record di 36 ore di durata fu battuto con questo tipo di velivolo. Il Fokker 5 è diventato famoso per i suoi voli eccellenti tra Amsterdam e Mosca.

Cinque aeroplani dell'esercito americano faranno il giro del mondo. — Il gen. Patrick ha annunziato che in questa primavera cinque aeroplani dell'esercito americano, di nuova costruzione, faranno il giro del mondo. I nuovi apparecchi sono stati acquistati recentemente e sono capaci di fare viaggi di 3220 km. senza scalo nè rifornimento di combustibile. I cinque aeroplani inizieranno il viaggio dalla costa orientale attraverso lo stretto di Behring fino alla costa asiatica, e quindi da una isola all'altra fino all'India; di là alla Persia, alla Scandinavia e alla Groenlandia, per fare poi ritorno dalla parte occidentale al punto di partenza.

Il nuovo premio francese per il record di durata di volo. — Il Sottosegretario dell'Aeronautica, Laurent Eynac, ha offerto un premio di 50.000 franchi da destinarsi al primo aviatore francese che batterà l'ultimo record di volo ininterrotto più lungo. L'ultimo record è quello segnato dai due aviatori americani Smith e Richter, che hanno volato, senza fermarsi, per 5500 km. Questo nuovo premio francese va aggiunto ad altri tre premi di 50.000 franchi stanziati tempo addietro rispettivamente per i records di altezza, velocità e di durata di volo, records che spettano finora a Sadi Lecointe che raggiunse la quota di 11.145 m.; a William che fece 392 chilometri all'ora, e a Smith e Richter per la durata.

La navigazione sul Garda.

Con un recente Decreto il servizio della Navigazione sul Lago di Garda, fin qui gestito dell'Ispettorato Generale Ferrovie, Tranvie ed Automobili (Ministero dei LL. PP.) è stato concesso ad una Società Anonima di cui è Presidente l'ing. E. Canobbio. Le due sponde del lago sono servite per ora ciascuna da quattro corse giornaliere in ascesa e quattro in discesa. I piroscafi seguono solitamente il seguente itinerario: nella parte meridionale del lago i piroscafi partono quasi contemporaneamente da Desenzano e da Peschiera, seguendo l'uno la sponda bresciana, l'altro la sponda veronese e congiungendosi a Gargnano. Da Gargnano a Riva, la parte più settentrionale e più stretta del lago viene servita da un unico piroscafo che tocca i pochi scali delle due sponde. Il percorso da Desenzano a Riva richiede poco meno di 4 ore.

Sui piroscafi a richiesta si rilasciano biglietti e si registrano bagagli per tutte le stazioni delle F. S. La Società di Navigazione provvede direttamente al trasbordo dei bagagli in servizio cumulativo. Sono accettati e ritenuti validi sui piroscafi i biglietti a tagliando, quelli circolari e quelli combinabili. A bordo funziona un completo servizio di ristorante, vendita di giornali, sigari, ecc. La Società che da poco ha assunto il servizio, sta predisponendo la costruzione di tre eleganti e celeri piroscafi e la trasformazione di quattro degli esistenti. Si avrà così fra breve una flotta veramente moderna e numerosa che consentirà un notevole miglioramento nei servizi di navigazione.

Salutiamo con soddisfazione il lodevolissimo programma della nuova Società che si propone di contribuire praticamente allo sviluppo turistico di questa bellissima plaga italiana, ancora troppo poco conosciuta e frequentata da italiani e da stranieri.

Dal 10 Marzo al 10 Aprile.

10 Marzo, *Lecco.* — Il campionato nazionale sciatorio a coppie, svoltosi sui Piani Resinelli (km. 4) è vinto dalla coppia Redaelli Anna-Cereghini Mario della Soc. Escur. Lecchesi in 28' 47''.

11 Marzo, *Parigi.* — L'aviatore Sadi-Lecointe, sulla Senna, batte il record del mondo di altezza per idrovolante, raggiungendo i metri 8989, stando in aria 1 ora e 51'.

12 Marzo, *Berlino.* — La XII «Sei Giorni» ciclistica è vinta dalla coppia Krupkat-Huschke, con km. 4544 e m. 200. La coppia italiana Oliveri-Tonani si classifica 2ª.

16 Marzo, *Sanremo.* — La XVII corsa ciclistica Milano-San Remo è vinta dal fiorentino Pietro Linari (chilometri 286 in 10 ore e 50', alla media di km. 26,400). Belloni e Girardengo si classificano rispettivamente 2° e 3° in gruppo.

16 Marzo, *Milano.* — Il campionato europeo di «hockey» disputato al Palazzo del Ghiaccio, è vinto dalla squadra di Francia; 2ª si classifica la Svezia.

16 Marzo, *Milano.* — Sull'autodromo di Monza il «gentleman» cav. Dosio stabilisce il «record» delle 48 ore, percorrendo km. 3420, in vetturetta O. M.

18 Marzo, *Parigi.* — Il «boxeur» inglese Ted Lewis batte ai punti, in 15 riprese, il campione francese Francis Charles.

23 Marzo, *Tolentino.* — Il Circuito del Chienti e Potenza (prima prova dei campionati motociclistici italiani su strada) dà i seguenti risultati: — *Cat. 1000 cmc.* 1° Cantarini (H. Dawidson) che copre km. 295,200 in 4. 43' 26'' 3/5, media 62,488; — *Cat. 500 cmc.* 1° Opessi (Triumph) in 4. 47' 20'' 3/5, media km. 61,141; — *Cat. 350 cmc.* 1° Mariani (Garelli) che copre 295 km. in 5. 4' 41'' 3/5 alla media di km. 58,181; — *Cat. 250 cmc.* 1° Ciai (Lewis) che copre km. 221,400 in 4. 57', media km. 44,500.

23 Marzo, *Roma.* — Candido Sassone vince, per 20 stoccate a 19, il match di fioretto contro Haussy.

23 Marzo, *Ginevra.* — La Squadra nazionale calcistica di Svizzera batte Francia: 3 a 0.

24 Marzo, *Milano.* — La F. P. I. comunica la classifica ufficiale dei campionati pugilistici italiani, disputati a Firenze: — Pesi mosca: 1° Lanzi. — Pesi gallo: 1° Castellenghi. — Pesi piuma: 1° Bernasconi. — Pesi leggieri: 1° Vaccari. — Pesi welter: 1° Caneva. — Pesi medi: 1° Leopardi. — Pesi medio massimi: 1° Sarandi. — Pesi massimi: «vacante».

30 Marzo, *Torino.* — La classica corsa ciclistica su strada Milano-Torino è vinta da Federico Gay alla media di km. 25,087; 2° Gordini Michele; 3° Angelo Gremo.

30 Marzo, *Cannes.* — Il «meeting» motonautico s'inizia con la vittoria del canotto italiano Baglietto XXIII (Baglietto - Soc. Motori Marini) nella corsa scratch

di 30 km. per cruisers da 6 a 8 metri. Tempo: 59' 24" 3/5. — 2° classificato: Baglietto XXII.

30 MARZO, *Marsiglia.* — La «rappresentativa» calcistica del Sud Italia è battuta da quella del Sud-Est Francia (2-1).

30 MARZO, *Milano.* — La classica prova podistica Coppa Malvezzi dà i seguenti risultati: *Marcia* (km. 20): 1° Brunelli Giovanni in 1. 36' 22"; 2° Donato Pavesi; 3° Cassani, ecc. — *Corsa* (km. 10): 1° Speroni Carlo in 32' 18"; 2° Bertini; 3° Breda, ecc.

30 MARZO, *Cagliari.* — L'atleta Carlo Clemente della Torres di Sassari stabilisce il nuovo «record» italiano del lancio del giavellotto con metri 56,04.

5 APRILE, *Londra.* — La classicissima regata universitaria Oxford-Cambridge, svoltasi alla presenza di mezzo milione di spettatori, viene vinta, contro le generali previsioni, dall'imbarcazione di Cambridge che precede la rivale di 4 lunghezze e mezzo.

6 APRILE, *Roubaix.* — La XXV edizione della classica corsa ciclistica francese su strada, da Parigi a Roubaix, si conclude con la vittoria del belga Van Hevel (254 km. in 10 ore e 24' alla media di 24,423); 2° Ville; 3° Sellier; 4° Frantz; 5° H. Pélissier, ecc. ecc.

6 APRILE, *Budapest.* — La squadra calcistica nazionale ungherese batte quella italiana per 7 goals a 1.

I raggi ultra X.

Dopo i raggi *x*, anche i raggi ultra *x*; il panorama radiotecnico si estende. Tutte le radiazioni (compresi i raggi herziani oggi di grande attualità) sarebbero perturbazioni ondulatorie di quello sconfinato invisibile oceano, che è l'Etere. Quando le onde (1) si succedono l'una all'altra con piccola rapidità, si hanno i *raggi herziani* (piccola rapidità per modo di dire: i raggi herziani più rapidi son vibrazioni eteree frequenti circa un migliaio di miliardi per secondo); quando la rapidità cresce, si originano i *raggi calorifici o infrarossi*, poi i *luminosi*, poi gli *ultravioletti* (la frequenza dei luminosi è circa mille volte maggiore di quella dei raggi herziani più rapidi). Se l'Etere vibra con frequenza ancora più grande, ne risultano i penetrantissimi raggi *x* e *j* (la frequenza di questi ultimi, emessi dai corpi radioattivi, è circa 1 milione di volte maggiore di quella dei raggi luminosi); poi.... mistero. L'Etere diventa pigro, oppure noi non siamo in grado di rivelare le radiazioni più frequenti, cioè i raggi ultra *x*, proprio come i nostri padri nulla sapevano dei raggi *x* e degli herziani. Caratteristica precipua dei nuovi raggi sarebbe un limitato assorbimento da parte dei corpi da loro incontrati, assorbimento proporzionato alla massa del corpo-ostacolo. La gravità non sarebbe che un fenomeno radiotecnico, come, probabilmente in genere i fenomeni di attrazione e di repulsione, tanto fisici, che psichici. Quale la frequenza dei raggi ultra *x*? Secondo J. Perrin sarebbe migliaia di volte maggiore di quella dei raggi più rapidi. La loro misura sarebbe ultrasemplice; si effettuerebbe con bilance sensibilissime.

Gli insetti emettono raggi herziani?

A prima vista l'argomento può sembrare un artifizio redazionale di morta stagione; in realtà non è che uno dei prodromi della *radiopsichia*, branca nascente della scienza radiotecnica.

Una farfalla femmina, appena sbocciata dalla crisalide, giovane e fresca, dai colori smaglianti e dalle antenne pronunciate, venne rinchiusa al mattino sotto una campana di tela metallica. Verso sera, come chiamati da misteriosi segnali, cominciarono a giungere nei pressi della giovane farfalla prigioniera alcune farfalle maschio della stessa specie. Si dice che per otto giorni di seguito, continuasse l'arrivo, sembra, anche da lontane regioni, dei maschi innamorati. Se ne contarono oltre duecento. Alcuni maschi, prima di partire per il volo nuziale, furono visti orientare in tutte le direzioni le loro antenne.... proprio come i radiotelegrafisti che orientano il telaio di ricezione per scoprire la direzione della stazione trasmittente. Metodi geniali e delicatissimi si sono sperimentati per segnalare delle perturbazioni eteree, probabilmente cortissime (millimetri o frazioni di millimetro), dato il limitato sviluppo dell'antenna trasmittente. Nessuna conclusione decisiva è ancora lecito trarre; forse i nostri apparecchi non sono sufficientemente sensibili per i debolissimi quantitativi di

---

(1) Paragonando l'onda eterea alla liquida, riesce facile il concetto di lunghezza d'onda. La lunghezza di un'onda liquida è, per definizione, la distanza fra le sommità di due successivi cavalloni dell'onda. Che relazione esiste fra la velocità dell'onda (meglio della perturbazione ondosa, giacchè il liquido non si sposta che verticalmente e ne fa fede un pezzo di sughero galleggiante sull'acqua perturbata), la sua lunghezza e la sua frequenza? *La velocità della perturbazione ondosa è uguale alla lunghezza d'onda moltiplicata per la frequenza.*

Nota la velocità dell'onda (per un liquido dell'ordine dei metri per secondo; per l'etere, velocità fissa di 300 milioni di metri per secondo) e la frequenza (per un liquido basta contare quante volte in un secondo un sughero ritorna alla sommità del cavallone — per l'etere, a seconda della frequenza si adoperano artifizi vari — pei raggi herziani si impiega un semplicissimo apparecchio, detto *ondametro*, o *misuratore di onda*) si ricava la lunghezza d'onda. Ad esempio la velocità dell'onda liquida è di due metri per secondo; la frequenza 2. Quale la lunghezza d'onda? Un metro. Altro esempio. La velocità dei raggi herziani (perturbazione eterea) è di 300 milioni di metri per secondo. La frequenza delle onde che trasportano le parole da Londra a Milano, è di circa 1 milione di periodi per secondo. La lunghezza di onda è di $\frac{300 \text{ milioni di metri}}{1 \text{ milione}} = 300$ metri. Ancora. I raggi *x* più frequenti posseggono una frequenza di 10^{20}, cioè di 100 miliardi di miliardi per secondo. La loro lunghezza d'onda è di $\frac{300 \text{ milioni di metri}}{100 \text{ miliardi} \times 1 \text{ miliardo}} = \frac{^3/_{10} \text{ di metro}}{100 \text{ miliardi}} = \frac{^3/_{10} \text{ di micron (o milionesimo di metro)}}{100 \text{ mila}} =$ circa tre milionesimi di micron. I raggi ultra *x* sarebbero ancora più frequenti e quindi più corti. La loro grande penetrazione dipenderebbe dalla estremamente piccola lunghezza d'onda, che li renderebbe atti ad attraversare gli spazi interelettronici.

energia relativi alle onde eteree prodotte dagli insetti. Le esperienze si sono estese alle formiche, alle api, ai mosconi, ai coleotteri ed hanno consentito di raccogliere una larga messe di osservazioni, in gran parte mirabilmente concordanti fra loro.

***

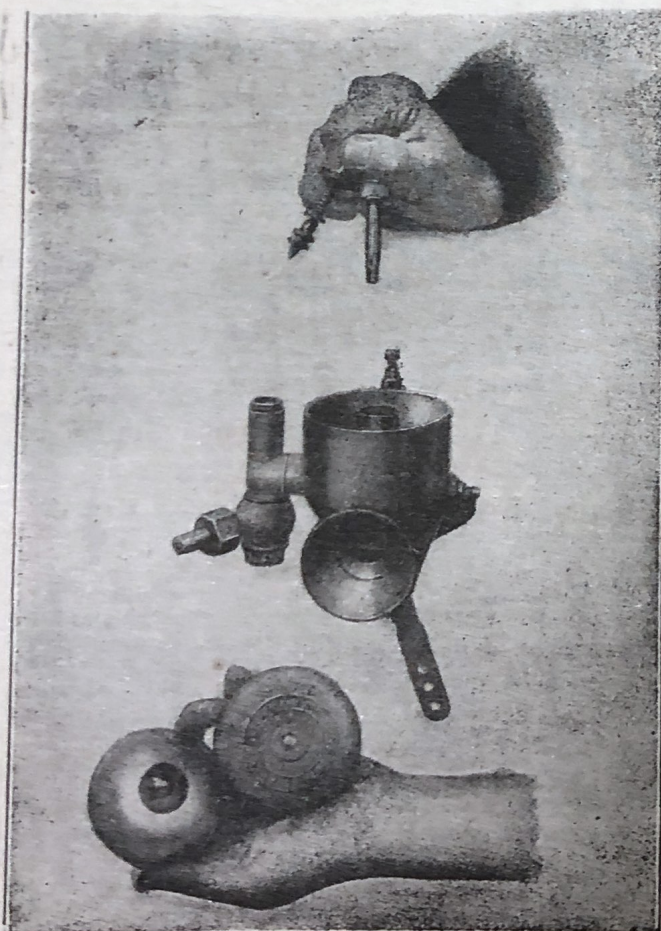
Mentre alcuni scienziati ci avvertono meravigliati e commossi, ed anche un po' mortificati, che la Natura ci ha preceduto e superato anche nel campo radiotecnico (pensiamo ad esempio alla lucciola generatrice di raggi luminosi purissimi), altri scienzati, primo fra tutti il nostro grande Marconi, stanno sperimentando le radiotrasmissioni con onde lunghe un metro circa (cortissime rispetto alle onde di migliaia e centinaia di metri attualmente in uso). I risultati son più che soddisfacenti; a parità di energia risulta dieci volte maggiore la portata, in conseguenza della possibilità di riflettere, mediante antenne a specchio elettrico parabolico, le onde corte, concentrandole nella voluta direzione; segretezza di comunicazione dovuta alla dirigibilità di dette onde proiettabili in fasci come la luce; assenza di distorsione della parola ed eliminazione quasi assoluta dei disturbi atmosferici. L'avvento delle trasmissioni a onde corte coincide colla realizzazione pratica del trasmettitore tascabile o da mettere a tracollo, ideale pel turista. Le esperienze continuano febbrili: già si sperimentano onde di settanta e sessanta centimetri. Di questo passo arriveremo a telefonare con onde di millimetri? Che ne penseranno gli insetti innamorati?

Principali stazioni europee di broadcasting.

(Il programma è sano: i radioconcerti ne occupano il posto di onore); nei giorni feriali le trasmissioni vengono fatte principalmente di sera; nei festivi anche nel pomeriggio.

NOME	LUNGHEZZA D'ONDA IN METRI
Roma	450
Parigi (Torre Eiffel)	2600
Parigi (Radiola)	1780
Berlino	420
Bruxelles	408
Londra	365
Glasgow	420
Newcastle	400
Manchester	375
Birmingham	475
Cardiff	350
Bournemouth	385
Aberdeen	495
Steffield	305
Losanna	1210

Una filmoteca nazionale di igiene ed assistenza sociale.

A cura dell'Istituto Italiano di Igiene, Previdenza ed Assistenza Sociale, nella sua nuova sede in Palazzo Sciarra, presso la Cassa Nazionale per le Assicurazioni Sociali (via Minghetti, 17), è stata creata una collezione di «*films cinematografiche*» a finalità di

educazione sociale nel campo della medicina preventiva, in riguardo ai fondamentali problemi dell'abitazione, dell'alimentazione, del lavoro, della scuola, ecc. L'iniziativa si è potuta tradurre in atto grazie alla illuminata generosità dei genitori di un valoroso caduto in guerra, il giovane Massimo Bingen di Genova.

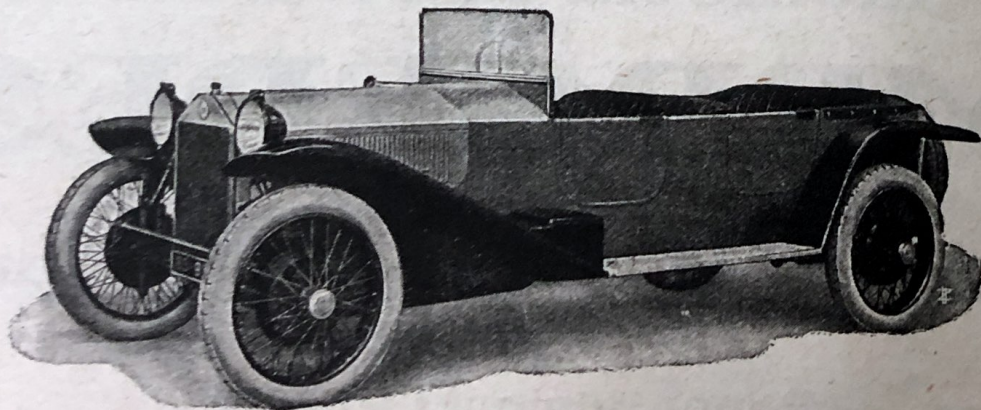
La generosa offerta ha permesso al prof. Levi, Commissario governativo dell'Istituto, di procurarsi una notevole collezione di «films» scientifiche, romanzesche, comiche, illustranti i principali problemi di difesa contro le malattie infettive, gli infortuni, la lotta contro la tubercolosi, i morbi venerei, l'alcoolismo, di protezione della maternità e dell'infanzia.

La nuova *Fondazione Massimo Bingen* intende sviluppare la propria azione gratuitamente in tutte le Regioni d'Italia, a favore di quegli Enti pubblici e privati che vorranno approfittarne allo scopo comune di difesa sociale del patrimonio umano della Nazione.

L'assistenza ai malarici in Sardegna.

La benemerita *Unione per l'assistenza dei malarici in Sardegna,* che ha sede in Roma presso l'Associazione per gli Interessi del Mezzogiorno (Palazzo Taverna, Monte Giordano), ha pubblicato una relazione sull'attività svolta nel triennio 1920-'23, che è davvero meritevole dell'attenzione di tutti gli italiani.

Furono scelti dapprima per l'azione di «bonifica umana» alcuni centri agricoli siti in zone di malaria grave: Muravera, Siliqua, Tortolì, Villaputzu e nel primo anno negli ambulatori impiantati si provvedette a 65.654 visite di cui 56.159 a malarici. Nell'anno successivo essendo aumentati gli aiuti da parte di Autorità, Enti pubblici e privati si poterono impiantare altri ambulatori a Sorso, Nulvi, Osilo, Oschiri, Portotorres, Orosei, Dorgali, Perfugas, Bonorva, Guspini, Cabras, Ales, Milis, Teulada e Decimomannu. Nella estate del 1922 grazie al generoso contributo della fondazione Carnegie fu possibile formare una sezione per bambini malarici nella colonia montana di Lanusei. Nell'estate 1923 una altra colonia fu impiantata ad Aritzo in Barbagia. Nel 1922-'23 fu possibile aprire un undicesimo ambulatorio in provincia di Cagliari e tenerne aperti una diecina in quella di Sassari.

Con quanta abnegazione, intelligenza e amore espletarono il loro mandato le infermiere in servizio negli ambulatori risulta dalla pubblicazione di cui facciamo cenno, e se si pensa che alcune di esse si prestarono al faticoso e pericoloso lavoro per una durata perfino di 38 mesi, una fervida parola di ringraziamento viene alle labbra di ciascuno di noi: quanto bene è stato fatto con così scarsi mezzi! L'opera merita davvero di essere aiutata. Per far parte dell'Unione occorre sottoscrivere per 5 anni una o più quote di L. 50 o versare in una volta sola la somma totale.

Un' industria mondiale poco nota in Italia.

Non crediamo esagerato l'asserire che in Italia l'ottanta per cento almeno delle persone di media coltura ignorano che cosa sia precisamente il « linoleum », e che esso è l'oggetto di una importantissima industria mondiale.

Generalmente da noi linoleum è creduta la denominazione di un prodotto brevettato, esclusivo ad una ditta che ne possiede il segreto, e che lo sfrutta come un qualsiasi lucido per le scarpe. Se chiedete che cosa esso sia, molti vi risponderanno che non è che una grossa tela cerata, ed i più saputi vi diranno che è una specie di cellulosa, di fibra, o altra somigliante materia.

Ma la parola stessa « linoleum » sta ad indicare di che principalmente esso consista: linoleum=*lini oleum,* dal suo componente più importante, e la sua fabbricazione è così poco segreta, che esiste una intera letteratura internazionale, specialmente inglese e tedesca, sulla sua composizione e sulla tecnica della sua fabbricazione.

La sua comparsa risale alla metà del secolo scorso, e la sua fabbricazione è tanto poco brevettata ed esclusiva di una sola ditta, che poco meno di cento fabbriche nel mondo producono, giornalmente, parecchie centinaia di migliaia di metri quadrati di linoleum, e si contendono il mercato internazionale.

« Linoleum » in definitiva è una denominazione che indica un prodotto industriale, di dominio pubblico, come potrebbe essere il cemento, la carta, il celluloide, il carton-feltro, ecc.

* * *

È interessante conoscere come il linoleum ebbe origine, e come la sua scoperta sia dovuta al caso, che spesso è l'elemento determinante delle grandi invenzioni, accendendo quella repentina scintilla che getta una inattesa luce sui problemi e sulle speculazioni scientifiche che assillano l'uomo di genio.

Verso la metà del secolo scorso, l'inglese Federico Walton stava studiando un materiale che potesse sostituire le pavimentazioni di gomma elastica, che allora erano molto diffuse in Inghilterra, ed avevano incontrato largo favore; ma che andavano assumendo dei prezzi favolosi, dato il sempre crescente costo della materia prima, che nel frattempo trovava applicazioni più importanti in altre nuove industrie; vuolsi che proprio in quell'epoca egli osservasse una volta, casualmente, la pellicola che si era formata sulla superficie di una certa vernice ad olio di lino contenuta in una latta rimasta aperta per al-

cuni giorni; prendendo quella pellicola e facendone una prima palla fra le dita, egli rimase sorpreso della sua consistente elasticità.

Subitamente gli sorse l'idea che quella particolare proprietà dell'olio di lino, di trasformarsi in una massa simile alla gomma quando venga esposto a lungo all'aria, poteva forse essere utilmente sfruttata per sostituire il caoutchouc nei pavimenti di gomma.

Dopo numerosi tentativi egli ottenne, con una lavorazione speciale dell'olio di lino, e con l'aggiunta di resine in determinate proporzioni, una materia elastica e gommosa con caratteri fisici assai simili a quelli del caoutchouc. Questa sostanza, chiamata « cemento di linoleum », mescolata intimamente, con un complesso procedimento, a polvere di sughero, stesa e fatta aderire ad una tela di juta che le serve di sostegno, costituì il prodotto che prese il nome di linoleum.

L'invenzione di Federico Walton consiste essenzialmente nell'ossidazione naturale, al contatto dell'aria, prolungata per mesi, dell'olio di lino, previa cottura.

Come era da aspettarsi, l'industria del linoleum, che risponde ad una reale necessità della vita moderna, superate le prime prevenzioni, raggiunse in poco più che mezzo secolo di sua esistenza, una grandissima importanza.

Il vantaggio di eliminare le giunte e la porosità dei pavimenti di legno, veri ricettacoli di polvere e di batteri, la freddezza di quelli di cemento; la convenienza di avere pavimenti igienici, impermeabili, lavabili, e nello stesso tempo caldi ed artistici, fu subito apprezzata presso i popoli più progrediti, dove la cura e l'amore del proprio *home* sono molto più sentiti che da noi, e specialmente presso gli inglesi, gli americani ed i tedeschi, l'industria fece rapidi progressi, sicchè ora conta più di settanta fabbriche sparse in tutto il mondo.

La maggiore produzione di linoleum si fa ancora oggi nell'Inghilterra, ed è una produzione veramente enorme, perchè raggiunge quasi il valore di venticinque milioni di sterline all'anno.

Kirkcaldy, una città che sorge nella Scozia, sulle sponde del Firth of Forth, in faccia ad Edimburgo, può veramente chiamarsi la città del linoleum per eccellenza. Essa è costituita quasi esclusivamente da immense fabbriche di linoleum, che occupano più di settemila operai.

Un poderoso impulso nell'industria del linoleum si ebbe pure negli Stati Uniti d'America, e le fabbriche, esistenti per la più gran parte nella Pensilvania, hanno dovuto di recente aumentare i loro impianti.

Oltre il centro di Trenton si è fondata da poco Linoleumville, che, alla moda ameri-

cana, prende il nome dell'industria che la fa vivere, e che promette di emulare la consorella della Scozia.

La produzione del linoleum in Germania, prima della guerra, si avvicinava a sessanta milioni di marchi annui, e tale produzione è affidata a sette Società con nove stabilimenti, e di essi i più importanti sorgono in Delmenhorst, nell'Oldenburgo.

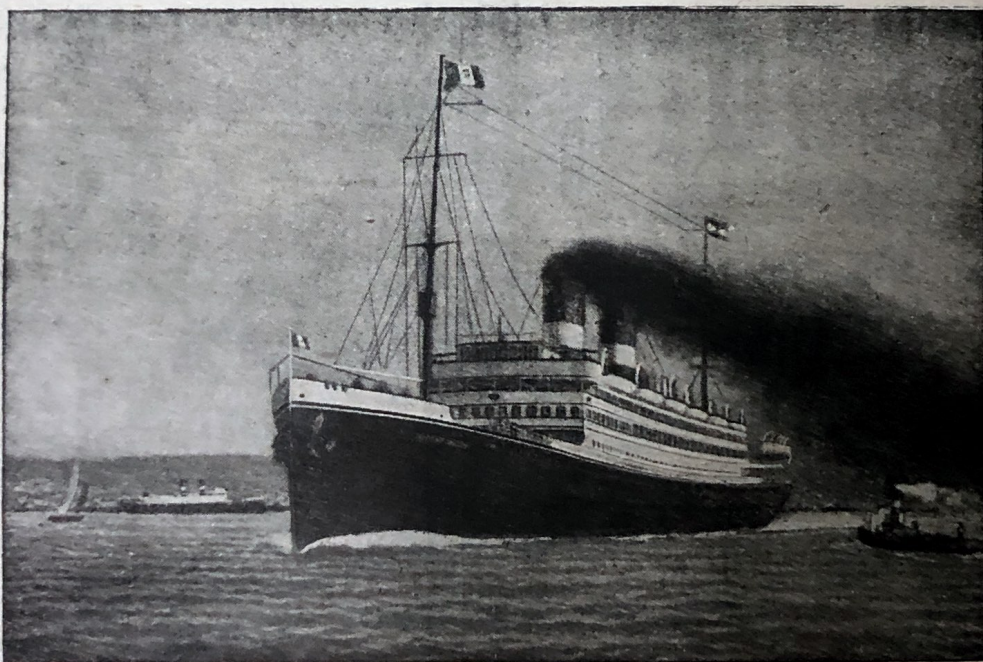
Questi sommari dati possono dare un'idea al lettore dell'importanza grandissima che ha assunto l'industria del linoleum nel mondo, e di quanto essa sia stata trascurata finora in Italia, mentre, data la presenza di notevoli centri di produzione di alcune fra le materie prime interessanti questo prodotto, essa potrebbe riuscirvi di grande vantaggio all'economia nazionale.

L'Italia è infatti in condizione di produrre, oltre a notevoli quantità di olio di lino di ottima qualità, anche il sughero e la segatura di legno d'abete indispensabili per ottenere la polvere di sughero e la farina di legno che sono parte essenziale dell'impasto del linoleum.

Essa produce pure su larga scala ed in eccellente qualità i tessuti di juta in altezza fino a tre metri che servono di sostegno a tutti i prodotti di linoleum.

Alcune poi delle materie coloranti più importanti impiegate nell'industria del linoleum e che vengono attualmente fornite all'industria italiana dalle fabbriche specializzate inglesi o tedesche e dalle miniere americane, potranno in avvenire essere convenientemente prodotte in paese, non mancandovi i depositi naturali che permetterebbero di produrre le ocre delle più svariate intonazioni che sono i colori di maggior consumo per il linoleum, e non essendo affatto escluso che la nostra industria possa produrre anche gli altri colori come il bleu di Prussia, l'oltremare, il cinabro, ecc. come le fabbriche estere specializzate.

Non si dovrà però mai dimenticare che si tratta di colori che devono presentare una eccezionale resistenza all'azione della luce, degli agenti atmosferici e chimici, per uguagliare la resistenza del linoleum stesso che è estremamente prolungata.

Un ingrediente importante per il quale l'industria italiana è tuttora debitrice dell'estero, mentre non sarebbe difficile di potemela emancipare, è la resina o colofonia. La provvida iniziativa di uomini animati da un elevato spirito patriottico ha potuto nel breve volgere di questi ultimi anni dotare la Francia di una inattesa fonte di ricchezza, promovendovi nelle Lande ed altrove la coltivazione del pino marittimo e la raccolta della resina. Altrettanto si potrebbe fare, solo volendolo, nel nostro Paese, dove piante resinose attecchiscono dappertutto, e dove il pino marittimo sul litorale e le numerose

specie di abeti nelle vallate alpine, debitamente curate e sottoposte a periodica estrazione, potrebbero fornire tutta la resina occorrente al consumo interno.

Ing. P. PIAZZINI.

Milano in America.

Leggiamo nel *Corriere Italiano* del 7 marzo 1924 la traduzione di un articolo apparso su un giornale di Filadelfia nel quale un *globe-trotter* narrando le « cose viste » durante un suo viaggio così descrive la città di Milano.

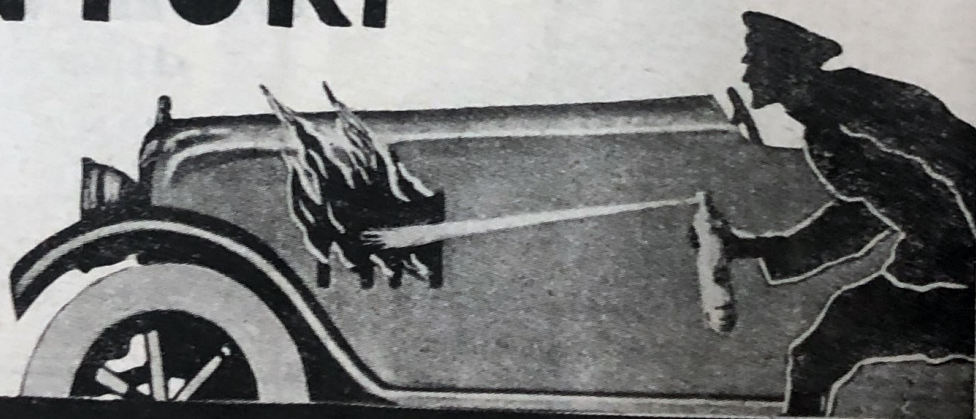
« Piccola città operosa e ricca situata nella regione più umida e più malsana dell'Europa Centrale. Abitanti affabili ma rumorosissimi. Strade per il 90 per cento così strette che due veicoli normali non possono transitare in senso inverso senza schiacciare il passante chiuso tra la vettura e il muro, data anche l'assenza di marciapiedi rialzati. Qualche taxi; altrimenti vetture sgangherate datanti da almeno settant'anni. Pochi alberghi, cari, tutti di costruzione antiquata con stanze senza bagno delle quali alcune dette con acqua corrente per il fatto che son munite di una piccola vaschetta adatta ad un « baby » di quattro anni.

« Le specialità locali sono: una strana miscela di riso e di laudano e un singolare liquido nerastro avente analogie col caffè ottenuto con macchine ad alta pressione e miscela detonante che si possono vedere in funzione in tutti i bars. La città è fornita di due giardini pubblici. Il primo dove non passano le carrozze, riservato ai bambini, grande presso a poco come la piazza della Concordia di Parigi. Il secondo, leggermente più spazioso, quasi senza alberi, e perciò chiamato scherzosamente dagli abitanti: « Il Parco ». Un piccolo canale limaccioso, curiosissimo, serpeggia nel centro della città. Bei teatri. Cattedrale magnifica ».

L'opera di bonifica in Italia.

La Federazione Nazionale delle Bonifiche ci ha fatto pervenire una interessante pubblicazione, nella quale sono esposti, in forma grafica evidente dei dati statistici di grande interesse intorno all'opera di bonifica dei terreni paludosi d'Italia. Ci piace riportare nelle seguenti tabelline le risultanze di quelle statistiche, poichè ci sembrano davvero significative.

Territori soggetti a bonifica di 1a Categoria.

Italia Settentrionale	Ea. 1.008.282
» Centrale	» 220.914
» Meridionale	» 516.210
» Insulare	» 117.699
Totale	Ea. 1.863.105

Stato dei lavori:

		TUTTA ITALIA	ITALIA SETTEN.
Superficie bonificata	Ea.	714.493	344.797
» in corso di bonifica	»	714.387	414.230
» da bonificare	»	434.222	249.255

Dalle quali cifre risulta che il maggior lavoro si è fatto o si sta facendo.

Nella pubblicazione citata sono esaminati anche i vantaggi economici, sociali, igienici, fiscali derivanti dalle bonifiche eseguite nell'Alta Italia: non fu possibile raccogliere dati relativi ai fenomeni conseguenti alle opere di bonifica nelle altre parti d'Italia, mancando elementi sicuri, nè avendo ancora quei proprietari rilevati e valutati gli utili derivanti dalla bonifica.

Aumento della popolazione nelle zone bonificate dell'Alta Italia.

Popolazione prima della bonifica	ab.	441.340
» dopo la bonifica	»	724.073

Il dato si è ottenuto calcolando l'aumento medio di popolazione per ogni ettaro bonificato di un Consorzio di bonifica ritenuto tipico: tale aumento è ritenuto del 64 % circa.

Con procedimento uguale si è calcolato, sempre per l'Alta Italia, la

Diminuzione dei casi di malaria nelle zone bonificate.

Prima della bonifica	casi n.	353.934
Dopo la bonifica	»	53.581

Percentuale in meno del 73 % circa.

Assunti come dati medi di produzione quelli di una bonifica, e calcolato il valore dei prodotti in lire ai prezzi odierni, estendendo i risultati alla superficie bonificata nell'Alta Italia, si è giunti alle seguenti cifre:

Produzione agricola nelle zone bonificate.

Prima della bonifica	L.	[illegible]
Dopo la bonifica	»	[illegible]

Gli utili dello Stato nelle zone bonificate dell'Alta Italia furono cospicui: da 413.7[illegible] lire di imposta censuaria si salì a 655.114.[illegible] Essendo stato l'ammontare dei contributi statali, per i 344.797 ettari bonificati nell'Alta Italia, di L. 102.020.944, si può calcolare che tale capitale sia stato impiegato dall'Erario al 70 % circa. Questo risultato economico veramente cospicuo è giustificato dalle magnifiche iniziative dei proprietari interessati, riuniti in Consorzi, che nell'Alta Italia bonificarono un territorio esteso più di tre volte quello bonificato con contributo dello Stato. Ecco i dati precisi:

		ESTENSIONE BONIFICATA A CURA DELLO STATO	A CURA DI CONSORZI
Italia Settentrionale	Ea.	73.594	Ea. [illegible]
» Centrale	»	61.543	» [illegible]
» Meridionale	»	278.999	» —
» Insulare	»	27.405	» [illegible]

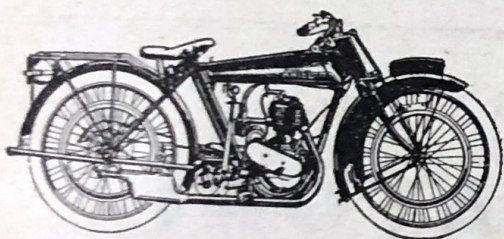
Cose d'Italia in libri stranieri.

Non solo le notizie artistiche contenute nel testo ma anche gli indici degli artisti che stanno in fondo ad ogni volume della *Guida d'Italia* del Touring sono assai apprezzati dai turisti e dagli studiosi che vi trovano un repertorio di notizie, sobrie se si vuole, ma il più che sia possibile esatte ed utili.

Questa esattezza ci costa non poca fatica giacchè se per i nomi che cominciano con le lettere contenute nella prima metà dell'alfabeto ci si può giovare dell'ottimo *Allgemeines Lexicon der bildendend Künstler* del Thieme (Edito dal Seemann di Lipsia) — che costituisce un grandioso repertorio di notizie di storia dell'arte la cui esattezza è solo superata dalla ricchezza delle informazioni —, per moltissimi artisti non ancora compresi in quell'opera, che è in corso di pubblicazione, o che per essersi affermati in tempi recentissimi non furono mentovati nei primi volumi già da qualche tempo editi, noi dobbiamo compiere ricerche non certo facili e sollecite che si possono a volte considerare delle vere e proprie piccole inchieste.

Il pubblico non apprezza però sempre certe fatiche e certi lavori che non hanno il dono dell'appariscenza e che se sono criticati quando vi si notano degli errori, difficilmente sono lodati se di tale pecca non possono incolparsi. Ecco perchè crediamo opportuno di mostrare ai nostri lettori qualche saggio della « esattezza » di uno dei dizionari di storia dell'arte che vanno per la maggiore e che, constando di tre grossi volumi, è posto in vendita in Italia ad un prezzo che si aggira intorno alle 450 lire.

Si tratta del « *Dictionnaire critique et documentaire des peintres, sculpteurs, dessinateurs et graveurs de tous les temps et de tous les pays* » pubblicato a cura di un gruppo di scrittori specializzati francesi e stranieri sotto la direzione di E. Bénézit. Ogni qualvolta l'abbiamo aperto cercando notizie intorno ad artisti italiani vi abbiamo trovato, ahimè, una tale quantità di errori ed un tal numero di notizie futili da farci pensare che, se i nostri indici e le nostre notizie dovessero essere tolti da quell'enciclopedia artistica, potrebbero servire benissimo a qualche arguto scrittore per comporre un magnifico « sciocchezzaio ».

Volete un esempio? ecco che cosa dice il dizionario a proposito di Ettore Tito; alla pag. 903 (vol. III):

Tito (Ettore), peintre de genre à Venise, deuxième moitié du XIXème siècle (il che significa che Tito è un pittore « di genere », come ad esempio il Favretto, e che, essendo fiorito nella seconda metà del secolo XIX, deve esser scomparso (scongiuri!) almeno 24 anni fanno). Ma il dizionario continua: *travailla à Castellamare di Stabia. La* (sic) *Musée Revoltella à Trieste conserve de lui: St. Marc;* donde si apprende che il Tito anzichè a Venezia ha svolto la propria attività sul Golfo di Napoli dove invece, come è noto, egli si è limitato a nascere. Quanto al fatto di essere fra i suoi capolavori citato unicamente un quadro del Museo Revoltella di Trieste è questa una specialità del sig. Bénézit, il quale dei musei italiani non conosce si può dire che quella raccolta (il che non gli impedisce parlando del Morelli di dire che il Museo Revoltella è... a Bucarest).

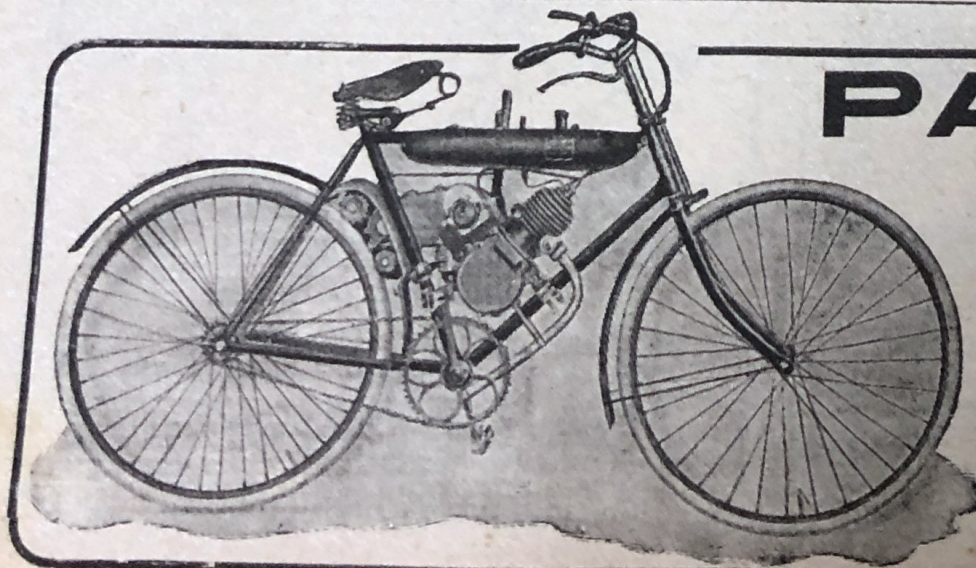
Quale non è la nostra meraviglia nel vedere che poche righe più sotto, sempre a pag. 903, compare un... sosia del Tito. Leggiamo infatti:

Tito (Hector) peintre de genre en Italie au XIX siècle, figura au Salon de Paris, med. or 1900, il che dimostra che il Tito, essendo stato premiato a Parigi, ha cambiato o almeno sdoppiato la propria nazionalità.

Un po' di pagine più indietro leggiamo che Giovanni Segantini (anche lui *peintre de genre!*) in un certo momento della sua vita si è installato « *dans le petit village de Br*[...] *za, au milieu des montagnes qui lui rap*[...] *laient ses souvenirs d'enfance* », poi lo ri[...] viamo « *dans le village de Sovoginno* » do[...] con un po' di buona volontà si può scorge[...] la trasformazione del nome di Savognino.

Di Domenico Morelli è detto che non si sa se sia morto nel 1900 o nel 1902 come se si trattasse di un pittore fiorito qualche seco[...] lo fa.

Antonio Mancini è nato « *à Narni près de Naples et travailla d'abord à Naples sous la direction de Lista en compagnie de Picca*[...] *ni et de Nuchetti* » (che è poi Michetti) del quale si parla nel dizionario usando un pas[...] sato remoto che non farà certo piacere a chi ha la fortuna di avere ancora gli occhi aperti alla luce. Egli può però consolarsi nel pensare che ugual sorte ha colpito il Mentessi che è pure dato come un artista fiorito nel secolo scorso ed è, ben si comprende, « peintre de genre ».

Non parliamo delle lacune e dei giudizi sommari: di Ettore Ferrari è detto unicamente che è nato in Italia nel XIX secolo ed ha guadagnato un premio all'Esposizione Universale del 1899. Quanto a Gemito il giudizio che è dato sulla sua personalità si limita all'accenno che egli è... cavaliere della Legion d'Onore. Leonardo Bistolfi, secondo il dizionario, vive ed opera a Casale Monferrato. Nulla è detto dell'arte sua ma benin[...]

teso possiede due opere al... Museo Revoltella di Trieste.

L'enumerazione potrebbe continuare poichè non sono solamente i moderni (abbiamo voluto citare esempi di «maltrattamenti inflitti ad artisti moderni, poichè essi sono meglio noti ai nostri lettori) e gli italiani che hanno avuto un così barbaro trattamento; non è solo con i nostri connazionali che il sullodato dizionario ce l'ha, bensì con la storia, con la geografia e soprattutto con l'ortografia che sono evidentemente un'opinione per l'autore, i suoi collaboratori ed il compiacente editore.

Concorso artistico.

L'«Istituto per il Lavoro e per le piccole industrie» che ha sede in Venezia, col proposito di fornire ai produttori di oggetti di arte (mobili, ferri battuti, vetri, tessuti, ecc.) alcune serie di modelli utili, bandisce un primo gruppo di concorsi per formare la serie dei modelli di mobili.

Possono partecipare ai concorsi artisti, artefici ed industriali italiani. I premi della prima serie di concorsi sono di L. 4000, L. 2500, L. 1200, L. 800. Il giudizio insindacabile ed inappellabile dei concorsi è deferito ad una Commissione formata dai sigg. dott. Nino Barbantini, prof. Cesare Laurenti, prof. Ferruccio Pasqui, prof. Augusto Sezanne, ing. arch. Guido Sullam, Pietro Toffoli, ed è presieduta dal comm. ing. Beppe Ravà, Presidente dell'Istituto per il Lavoro «per le piccole industrie».

Le norme del concorso si possono richiedere all'*Istituto per il Lavoro «per le piccole industrie»* (Riva del Carbon, Palazzo Bembo, 4792 - Venezia). Il termine utile per la presentazione dei disegni scade col 30 giugno 1924.

Concorso di disegni per Linoleum.

La chiusura del concorso internazionale di disegni per linoleum (*inlaid*) bandito dalla Rivista «Arte Pura e Decorativa», di cui davamo notizia nel nostro numero di marzo, è prorogata al 31 maggio p. v.

NOTIZIE.

Circa 50 anni or sono Stefano Bardini da Pieve S. Stefano, fattosi fiorentino per la lunga dimora sulle rive dell'Arno e del Mugnone, e notissimo antiquario iniziava, presso il dugentesco ostello dei Mozzi a Firenze quasi appena disceso il ponte alle Grazie, un Palazzo (cfr. *Italia Centrale del T. C. I.*, Vol. II, pag. 175) che riflette le condizioni di vita del proprietario: le 5 grandi finestre del primo piano, che hanno bizzarramente il timpano triangolare circoscritto da un frontone semicircolare, sono altari della chiesa di S. Lorenzo di Pistoia e lo scudo sul finestrone mediano, con uno stemma (leone rampante d'o-

ro e di nero) che è quello dei Cattani da Diacceto, proviene dal Duomo di Fiesole. Il Bardini, morto recentemente a 85 anni, ha legato il palazzo e il contenuto al Comune di Firenze, il quale ora sta provvedendo alla sistemazione anche in coordinamento con la sistemazione delle altre raccolte d'arte della città. In attesa dell'apertura al pubblico del **Museo Bardini,** *Alfredo Lensi* in *Dedalo,* gennaio 1924, dà notizia degli oggetti di maggiore importanza, incominciando dagli stucchi colorati e dalle terrecotte. Tra i primi abbondano le Madonne col Bambino che gli artisti fiorentini del Quattrocento produssero in grande copia ispirandosi ai più grandi del loro tempo. Vi è una Madonna offrente un frutto al figlio che le si stringe al seno la quale richiama le forme di Donatello e di Luca Della Robbia; un altro gruppo a bassorilievo cui si aggiungono S. Giovannino e angeli si può attribuire allo stesso Donatello; un'altra Madonna formosa deriva dall'arte di Jacopo Della Quercia. Vi è un tondo di Michelozzo e un altro di Francesco Ferrucci; altre Madonne mostrano l'affinità con le forme di Desiderio da Settignano e con quelle di Antonio Rossellino. Vi è una *Annunciata,* statua in terracotta dipinta, di arte senese della prima metà del Quattrocento, che ha la gracile eleganza e la virginale purezza di un giglio; poi un abbozzo di *Deposizione* di mano di Donatello e un dossale d'altare (Madonna col Bambino entro mandorla di cherubini e fra angeli) di Andrea Della Robbia e una *Giuditta* di Giovanni Della Robbia. E ancora, fra le terrecotte, un bassorilievo colorato della Madonna col Bambino, di Benedetto da Maiano, e un energico busto virile, che potrebbe essere di Gian Cristoforo Romano. Poche ma pregevoli le maioliche: tra esse, un rarissimo piatto di Cafaggiolo, un frammento di piatto di mastro Giorgio (1520) e un piatto faentino coi ritratti di Caterina Sforza, di Girolamo Riario, di Bianca Riario e del fidanzato di lei Astorgio Manfredi, probabile ricordo del fidanzamento annunciato a Forlì il 1° febbraio 1495.

In *Roma,* novembre-dicembre 1923, *Federico Hermanin* pubblica **Due pitture inedite di Pietro Cavallini** sfuggite ai critici, cioè la così detta « Madonna del Verde » su un altare della chiesa di S. Angelo a Perugia (cfr. *Italia Centrale del T. C.I.,* II, 329) e la « Madonna della cintola », affresco nella chiesa dei Santi Giovanni e Paolo di Spoleto. La scoperta accresce il non lungo elenco delle opere del grande artista.

La bella *pietra tombale di Giovanni Sade* in S. Maria del Popolo a Roma, attribuita a Donatello, sarebbe invece, secondo *Ugo Mariani* in *Roma,* nov.-dic. 1923, opera di un suo ignoto discepolo romano.

ROSSI G. B. e PITACCO G. - *Annuario generale illustrato della Marina Mercantile Italiana e dei R. Yacht-Club Italiano e R. Rowing Club Italiano* - Anno II - 1923-24. Edizione a beneficio del R. Orfanotrofio Militare Nazionale. Prezzo-offerta L. 20 (estero L. 25), da inviare alla *Direzione Edizioni pro R. Orfanotrofio Militare Nazionale, Torino, via Accad. Albertina, 36.*

Raccoglie in un volume ben curato e di formato maneggevole una massa considerevole di informazioni riguardanti la marina mercantile italiana e la navigazione. Precede uno studio del dott. Pino Fortini sulla Marina mercantile nel 1922. Seguono dati sulla organizzazione dei Commissariati per i servizi della Marina mercantile e dell'Emigrazione, della Circoscrizione marittima e del Corpo delle R. Capitanerie di Porto. Vengono poi succosi cenni sul segnalamento marittimo e sui fari esistenti, tabelle delle distanze fra porto e porto, elenchi degli armatori e dei piroscafi. Il quadro è completato da notizie e dati sul R. Yacht Club e sul R. Rowing Club con elenchi delle Società nautiche affiliate, da un piccolo dizionario in sei lingue ad uso di chi viaggia, da un elenco di raccomandatari, spedizionieri, agenti, ecc. nel Regno e all'estero. Le più importanti imprese dell'industria navale italiana sono trattate in articoli appositi. Il volume è arricchito da 200 illustrazioni, da 2 carte, e da tavole a colori fuori testo riproducenti segnali e bandiere di navigazione; è un quadro d'insieme, abbastanza completo, dell'attività marinara italiana attuale.

L. MENZIES - *The Saints in Italy* - The Medici Society Ltd., 7 Grafton Street, London W. 1; 1924, pag. 496: prezzo 10/6.

La nota Casa Editrice inglese, così benemerita della diffusione delle conoscenze artistiche, pubblica ora un volume che è particolarmente interessante per noi e che è dedicato a coloro che vengono in Italia per ragioni di turismo e di studio. Il volume contiene infatti un elenco alfabetico di Santi italiani o particolarmente venerati in Italia, di ognuno dei quali sono fornite brevi indicazioni biografiche ed agiografiche ed anche, e ciò è soprattutto interessante, notizie di carattere iconografico intorno alle principali rappresentazioni artistiche del Santo stesso ed agli

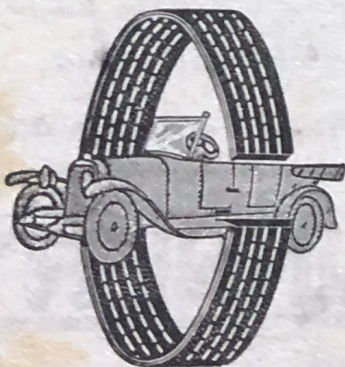
attributi e patronati che gli sono assegnati. L'elegante volumetto merita proprio di trovar posto nelle tasche d'ogni turista colto che venga nel nostro Paese, poichè ben sovente dinanzi a molte rappresentazioni d'arte delle nostre Chiese e dei nostri Musei la curiosità del visitatore rimane insoddisfatta non riuscendo a comprendere la ragione di certe rappresentazioni iconografiche o di talune scene riferentisi alla vita miracolosa od al martirio di Santi e Beati.

I brevi cenni biografici sono stesi con una indipendenza dal punto di vista dell'ortodossia religiosa che a volte appare molto spinta. Non mancano anche alcuni errori e lacune che forse l'Autrice avrebbe potuto evitare rivolgendosi per una revisione del volume a qualche studioso italiano e consultando maggiormente opere nostre. Piccole mende che notiamo unicamente per il vivo desiderio che quest'opera possa essere davvero perfetta in ogni sua parte.

BROCARD R. - *Radiotelefonia per tutti* - Trad. italiana dall'ing. Enrico Carrara — Torino, Lattes, 1924: pag. 172, 7 5ill.: L. 7,50.

È la traduzione di un volumetto edito dalla « Science et la Vie » e che ebbe larghissimo successo in Francia. La parte teorica è esposta in forma piana, persuasiva; quella pratica... lo è veramente. Libro commendevole dunque e presentato in forma dignitosa.

COLETTI F. - *La Tripolitania settentrionale e la sua vita sociale studiate dal vero.* - Bologna, Zanichelli, 1924; pag. 279, 50 ill.: L. 16,50.

L'illustre economista prof. Francesco Coletti ripubblica, con una larga introduzione e numerosi disegni di taccuino dovuti alla sua espressiva matita, uno studio intorno alle condizioni economiche delle popolazioni della Tripolitania già apparso in una pubblicazione ufficiale del 1913 e frutto di una inchiesta in quell'anno eseguita da una Commissione agrologica presieduta dal prof. Patrona. L'introduzione, che insiste intorno a taluni difetti della nostra mentalità coloniale (faciloneria di giudizi, dualismo fra autorità militare e civile, errori politici nei rapporti con gli arabi) si legge con vivissimo interesse; lo studio che segue è poi davvero fondamentale nei riguardi della conoscenza e delle possibilità di sfruttamento di quella Colonia. Il Coletti ha eseguito un'inchiesta personale, durata tre mesi non solo nel territorio di Tripoli, ma anche in quelli di Homs, Zliten, Misrata, Taurgha, Zauia, Agilat, Zuara, Azizia, Kusbat, Tarhuna, Garian, Ifren. Di ogni regione esamina le caratteristiche agricole, l'organizzazione sociale ed economica, gli elementi demografici, ecc., riassumendo poi la ricca messe di dati analitici in un capitolo in cui si esamina la vita sociale della Tripolitania nel suo complesso e nelle cause determinanti. Il libro è un

contributo di primissimo ordine alla conoscenza delle prospettive economiche della nostra colonia.

MÜLLER J. P. - *Il mio sistema. Quindici minuti di lavoro giornaliero per la salute.* - Milano (Piazza S. Stefano, 10), Sperling e Kupfer, 170° migliaio, 1923; pag. 124, 120 ill.: L. 11,50.

È un libro scritto con grande passione, che persuade anche gli scettici a dedicare qualche minuto ogni giorno al miglioramento fisico del proprio corpo. Esercizi muscolari (senza il sussidio di alcuno strumento), di respirazione, frizioni, norme dietetiche e di vita, con particolari adattamenti al genere di lavoro che ciascuno di noi compie durante il giorno, alla età, al paese in cui vive.

DOMENICO MAGGIORE - *Napoli e la Campania*, Guida storica, pratica ed artistica. - « La Luce del Pensiero », Napoli, 1922: L. 22.

Crediamo che sia questa la prima guida organica della regione, quindi difficilmente evitabili le lacune che vi si notano e le sperequazioni tra argomento e argomento. Buone e quasi sempre opportunamente scelte le illustrazioni. È certo che il libro avrà fortuna e ci auguriamo di veder presto una ristampa riveduta con diligenza e meglio equilibrata. Raccomandiamo poi particolarmente la rifusione del capitolo: *Pittori della scuola napoletana*. Contiene troppi errori.

GUGLIELMO DEGLI UBERTI capitano di vascello - *Che tempo farà?*, meteorologia pratica... - Roma, P. Maglione e C. Strini, 1924.

Libriccino senza pretese, ma grazioso e sommamente pratico, che insegna il funzionamento degli istrumenti più essenziali della meteorologia e della navigazione (bussola, barometro, termometro, anemometro), la natura dei fenomeni meteorologici e ne deduce le leggi e le osservazioni pratiche per la previsione del tempo, cui seguono i pronostici vari basati sul comportamento degli animali e dei fiori, un profumo di vita agreste.

E. GAILLARD - *L'Assaut du Mont Everest en 1922* - Librairie Dardel. Chambéry; pagine 300, 34 ill. e 2 carte, frs. 30.

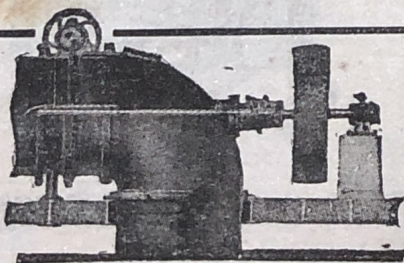
E' noto che una prima spedizione britannica si recò nel Tibet nel 1921 per cercare le vie d'approccio alla più alta vetta del mondo, il Monte Everest; questa spedizione raggiunse il suo scopo scoprendo una via d'accesso, che però non fu tentata dovendo essere l'impresa riservata alla spedizione dell'anno successivo. Il racconto ufficiale di questa seconda spedizione, che fu pubblicato nel novembre scorso in edizione inglese, è apparso ora in un'ottima traduzione francese dovuta al Comandante Gaillard, autore di numerose opere alpinistiche.

Il racconto ha per autori i membri stessi della spedizione: una precisa esposizione generale è fatta dal loro capo Generale Bruce e seguono le relazioni dei vari tentativi per raggiungere la cima, stese dai *leaders* di ciascuna impresa. Il primo obbiettivo della spedizione del 1922 fu di stabilire un campo sul Colle Nord o Chang-La a 6970 m., base avanzata per le cordate di arrampicatori che dovevano raggiungere la vetta. E non fu cosa facile il trasportare tende, equipaggiamenti, viveri, riserve di ossigeno, fino a quell'altezza: fra le ultime posizioni raggiungibili colle bestie da soma (a circa 5000 m.) fino al campo sul Colle Nord si dovettero stabilire tre campi intermedi ad una giornata di viaggio uno dall'altro tali da permettere il rifornimento al campo più avanzato. Occorsero per tutto questo servizio circa 150 portatori ed il materiale fu disposto in modo che al sopraggiungere della stagione dei monsoni i (i quali, facendo fondere rapidamente le nevi, rendono in pochi giorni la zona impraticabile) fosse possibile porlo in salvo ordinatamente nel brevissimo tempo disponibile.

Tutto questo enorme lavoro di preparazione accuratamente studiato è descritto in modo tale da lasciare nell'animo del lettore la più profonda impressione, eppure non è se non la fase preparatoria del grande cimento.

Due opinioni, diremo quasi due scuole, si erano formate tra gli alpinisti ed i fisiologi riguardo alle possibilità di riuscita dell'ascen- sicne dell'Everest; gli uni asserivano che la salita si può effettuare coi mezzi abitualmen- te usati nelle Alpi, con un breve acclimata- mento degli alpinisti a quelle eccelse altitu- dini. Altri affermavano che, dopo un'altitudi- ne che restava da determinare esattamente (tra 6.500 e 7.500 metri) un uomo sarebbe sta- to impossibilitato a fare qualsiasi sforzo sen- za l'aiuto d'un approvvigionamento d'ossi- geno, portato naturalmente dall'interessato. Qui le opinioni divergevano nuovamente: al- cuni non ponevano in dubbio che con questo mezzo fosse possibile raggiungere la cima del- l'Everest, altri pensavano a nuovi pericoli che questo mezzo avrebbe fatto nascere nel caso che l'approvvigionamento di ossigeno fosse venuto a mancare.

Il Comitato del Monte Everest decise saggiamente che tutte e due le esperienze dovessero essere tentate. Una carovana di alpinisti più o menc acclimati doveva tentare di raggiungere la cima come se... salissero quella del Monte Bianco. Essa partì per la prima ed arrivò all'altitudine di 8.205 metri, 615 metri al disotto del Monte Everest (8.820). Il racconto di questa mirabile fatica è scritto dal sig. G. L. Gallory, che espone con molta franchezza le ragioni del mancato successo.

Una seconda carovana di alpinisti muniti di ossigeno fece un secondo tentativo: è descritto dal capitano Finch. La sua carovana

toccò quasi la meta poichè salì più in su della prima e raggiunse l'altitudine di 8.300 metri, il *record* del mondo.

Poichè ognuna di queste carovane aveva delle nuove ragioni, ricavate dall'esperienza, per credere alla superiorità del proprio metodo, un terzo tentativo si rese necessario. Fu organizzata una terza carovana raggruppante dei partigiani dei due metodi: non è senza emozione che si leggono le pagine in cui viene narrato come il tentativo a poche ore dal raggiungimento della meta fu tragicamente interrotto da una valanga sotto la quale sette portatori trovarono la morte.

Un ultimo capitolo scritto dal dott. Somervell, che prese parte al primo e al terzo tentativo, riguarda la questione dell'acclimatamento alle grandi altitudini, e fornisce anche interessanti indicazioni sulla luce e i colori al Tibet, sulla civilizzazione tibetana, particolarmente sulla musica di questo popolo, sì caratteristico e così poco conosciuto.

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO - *Plano del Camino Buenos Aires-Mar del Plata* - 1923.

L'Automovil Club Argentino ha pubblicato la prima guida itineraria nella quale è illustrato il percorso da Buenos Aires a Mar del Plata ed alcuni itinerari di interesse turistico con partenza da quest'ultimo centro.

La pubblicazione fa parte di una serie di manifestazioni di grande importanza che l'A. C. A. viene curando per favorire il turismo automobilistico. Essa consta di alcune ottime carte itinerarie a colori con notizie e illustrazioni intorno ai luoghi attraversati dagli itinerari stessi.

G. REUTER - *Jiu-Jitsu. Trattato di autodifesa.* - Edit. Sperling & Kupfer, piazza S. Stefano 10, Milano 1923, pag. 63, ill. 118; prezzo L. 7,50 in Milano e L. 8 franco nel regno.

PRATI A. - *I Valsuganotti* - Casa Ed. G. Chiantore, Torino 1923; pag. 199: L. 24.

È un notevole studio intorno al parlare ed ai costumi degli abitanti della Valsugana, che erroneamente si ritiene faccian parte del complesso etnico trentino, mentre invece lo autore dimostra essere un membro disperso e dimenticato del gruppo veneto, così come alla regione veneta l'alta valle del Brenta appartiene fisicamente. Nel volume si parla anche dei Tasini, gli abitanti della valle omonima (generalmente nota col nome di Val Tesino, che confluisce a Grigno nella Val Sugana). Il popolo di questa valle forma un tutto etnico a sè assai caratteristico. Il volume contiene anche dei brevi cenni intorno ai rapporti fra Valsugana e Trentino e intorno all'espressione «Venezia Tridentina» (che l'autore vorrebbe corretta in «Trentino») e per l'unione della Valle Sugana e di Tesino alla provincia di Vicenza.

IV-067

ENGLEBERT "CHEVRON" CORDÉ

SOCI BENEMERITI DEL T. C. I.

MEDAGLIA DI BRONZO PICCOLA.

Acireale, Marano Mario; Aderno, Castelli Salonitro Salvatore; Airasca, Griffa Giovanni; Albizzate, Almienti Sebastiano; Alessandria d'Egitto, Nacson Isacco; Ancona, Belardinelli Bruno; Andrate, Botta Giuseppe; Annemasse, Bertinaria Benvenuto; Apricena, Pitter Nicola; Arma di Taggia, Rivaldi Domenico; Bacoli, Savaglio Salvatore; Bagni di Montecatini, Panati Niccolò; Bairo Canavese, Sartor Don Carlo; Bari, Bavaro avv. Paolo, De Palma Rocco, Gaeta Ignazio, Lapenna geometra ten. Giacomo; Bassano, Bertocchi Vincenzo; Barzano, Cerè Guido; Benevento, Bocchini Ciriaco; Bengasi, Tamborini Michele; Bergamo, Castana rag. Luigi; Biella, Cucco avv. Ugo; Bisceglio, Di Liddo Antonio; Bologna, Bignanni Vittore, Fahi cav. Gaetano, Ghirardato Leone, Giovanelli Giovanni, Nepoti Giuseppe, Traverso Bartolomeo, Zanardi Giuseppe; Bondeno, Modena Ugo; Borrello, Alvaro Vincenzo; Bordano, Piazza Antonio; Boretto, Margine Paride; Bressanone, Vanni ing. Vittorio; Bugliaga, Polito Antonio; Bussoleno, Enrietti Arcangelo; Busto Arsizio, Ciapparelli Andrea; Cairo, Mancini Alessandro; Calalzo, Bertognini Osvaldo; Camuria, Crivelli Umberto; Camposampiero, Dandolo geom. Silvio; Candelo S. Pietro, Gariazzo Mario; Canelli, Boncompagni Dino; Carpenedolo, Zucchelli Eliseo; Casalbore, Capozzi Antonio; Casamicciola, Monti Angelo; Caserta, Maffei Giovanni; Castelgandolfo, Piccolomini Carlo; Castellammare Adriatico, Di Rocco Amilcare; Castelvetrano, Salvo Giuseppe; Castel Viscardo, Maffei Piero; Castiglione Olona, Bucher Felice; Castrovillari, Ricca geom. Antonino; Casurina, Montanari Eugenio; Catania, De Stefano Francesco; Cava dei Tirreni, Infranzi prof. Gaetano; Cento, Romagnoli Ulisse; Cerreto d'Esi, Costantini dott. Domenico; Cetraro, De Claro Leopoldo; Chiari, Acquistucci Antonio; Chiaromonte, Giovaninetti Tito; Chieti, Angelozzi Luigi; Cicognago, Bergamini Settimio; Campiobbi, Martini Ultimo; Como, Ganzetti Enrico; Concordia, Focherini Carlo; Cordignano, Allegranze Angelo; Cosenza, La Valle Rocco; Cozzo Lomellina, Binaschi rag. Arrigo; Cremona, Baruffini Ettore, Truzzi Donato; Crusinallo, Rinaldi geom. Arturo; Ferrara, Tani Antonio; Fezzano, Leghi Luigi; Fino Mornasco, Verga Giovanni; Firenze, Battaglini Gino, Del Bene Lionello, Fortunati Mario, Franchini Valfrè, Rossi Alberto, Savio prof. Arnaldo; Fiume, D'Accardi rag. Gino; Foggia, Celidonio Benedetto; Foligno, Bolletta Umberto; Forlì, Ravaglia Francesco; Fossacesia, Saraceni Enrico; Francavilla a Mare, De Medic rag. Pasquale; Frascati, De Simoni Arnoldo; Gavorrano, Ceccarelli Emilio, Crocchi Ivo; Genova, Baldini Agostino, Canale Ferdinando, Carresi G. B., Cunicelli Francesco, Massa Angelo, Melia Scipione, Pissimbono Enrico; Genzano, Di Pierro prof. Pasquale; Giarre, Castorina Gaetano; Gravellona, Modena Oreste; Grignasco, Zanello Ivo; Grosseto, D'Agliano geom. Giuseppe, Ordini avv. Achille; Imola, Finentini prof. Luigi, Cazzari Giovanni; Ischia di Castro, Bianchi Mario; Lambrate, Della Putta Edoardo; Lecce, Liaci cav. Eugenio, Mennillo Michele; Livorno, Gaffurini Elio, Pinto Ciro, Ventufà Nicola; Lodi, Ferrari Francesco; Longa, Simoni Mario; Lucca, Lenzi Ottorino, Moretto dott. Giuseppe, Sorbi Pietro; Lugo di Romagna, Bucchi Bruno; Macerata, Barbieri avv. Florindo; Madonna di Tirano, Ferrari Carlo; Magliano di Marsi, Tatangelo Luciano; Massa Cozzini, Pratesi Walter; Mazzara del Vallo, Caravaglios Lorenzo; Messina, Caloffaro Vincenzo, Rampulla Luigi; Mestre, Cecchini Dino; Mezzolombardo, Forastiero Attilio; Milano, Baruffini Andrea, Benedetti Raoul, Corbetta rag. Luigi, Denti prof. Francesco, Fava Silio, Frezzei Luigi, Guarnotta Nino, Guglielmetti Attilio, Marzio rag. Giovanni, Piemonte Carlo, Pigozzo Armando, Rivera Carnesi Carmelo, Salvaneschi Pietro, Torricelli Paolo; Minerbio, Sacchetto Armando; Misurata, Era ten. Vittorino; Modena, Botti Giovanni, Roncaglia Aldo, Terzolo Fernando, Vecchi Gino; Monopoli, Ungaro Sante.

Nuove iscrizioni e variazioni nell'elenco dei Soci del T. C. I.

Soci nuovi dal 1° gennaio al 29 febbraio 1924.

(V. = Soci Vitalizi Q. = Soci Quinquennali; A. = Soci Annuali).

ALESSANDRIA: V. 24; Q. 9; A. 335.
ANCONA: V. 9; Q. 3; A. 268.
AQUILA: V. 6; Q. 2; A. 170.
AREZZO: V. 5; Q. 2; A. 104.
ASCOLI PICENO: V. 7; Q. 3; A. 157.
AVELLINO: V. 1; A. 113.
BARI: V. 15; Q. 1; A. 380.
BELLUNO: V. 5; Q. 3; A. 190.
BENEVENTO: A. 76.
BERGAMO: V. 25; Q. 5; A. 253.
BOLOGNA: V. 42; Q. 5; A. 663.
BRESCIA: A. 28; Q. 3; V. 328.
CAGLIARI: V. 2; Q. 1; A. 205.
CALTANISSETTA: V. 1; A. 67.
CAMPOBASSO: V. 2; A. 72.
CASERTA: V. 12; Q. 1; A. 297.
CATANIA: V. 5; Q. 4; A. 295.
CATANZARO: V. 11; A. 195.
CHIETI: V. 1; Q. 2; A. 190.
COMO: V. 39; Q. 17; A. 713.
COSENZA: V. 3; Q. 1; A. 245.
CREMONA: V. 20; Q. 7; A. 309.
CUNEO: V. 12; Q. 10; A. 275.
FERRARA: V. 11; Q. 5; A. 226.
FIRENZE: V. 28; Q. 21; A. 958.
FOGGIA: V. 4; Q. 3; A. 119.
FORLI': V. 8; Q. 1; A. 209.
GENOVA: V. 94; Q. 33; A. 1462.
GIRGENTI: V. 1; A. 130.
GROSSETO: V. 6; Q. 1; A. 162.
LECCE: V. 6; A. 128.
LIVORNO: V. 10; Q. 3; A. 211.
LUCCA: V. 14; Q. 2; A. 234.
MACERATA: V. 12; Q. 2; A. 182.
MANTOVA: V. 12; Q. 5; A. 275.
MASSA E CARRARA: V. 7; A. 93
MESSINA: V. 12; A. 225.
MILANO: V. 194; Q. 85; A. 2565.
MODENA: V. 11; Q. 5; A. 274.
NAPOLI: V. 35; Q. 16; A. 805.
NOVARA: A. 56; Q. 9; A. 665.
PADOVA: A. 21; Q. 8; A. 326.
PALERMO: V. 13; Q. 5; A. 374.
PARMA: V. 18; Q. 6; A. 268.
PAVIA: V. 15; Q. 4; A. 255.
PERUGIA: V. 23; Q. 1; A. 459.
PESARO E URBINO: V. 8; A. 141.
PIACENZA: V. 11; Q. 7; A. 171.
PISA: V. 6; Q. 3; A. 336.
IMPERIA: V. 11; Q. 2; A. 205.
POTENZA: V. 5; Q. 2; A. 156.
RAVENNA: V. 25; Q. 3; A. 202.
R. CALABRIA: V. 17; Q. 1; A. 184.
R. EMILIA: V. 10; Q. 5; A. 236.
ROMA: V. 107; Q. 26; A. 1710.
ROVIGO: V. 2; A. 157.
SALERNO: V. 5; A. 267.
SASSARI: V. 4; A. 95.
SIENA: V. 5; A. 164.
SIRACUSA: V. 2; Q. 2; A. 110.
SONDRIO: V. 7; Q. 1; A. 104.
SPEZIA: V. 7; Q. 2; A. 87.
TERAMO: V. 4; Q. 2; A. 106.
TARANTO: V. 2; A. 94.
TORINO: V. 133; Q. 29; A. 1478.
TRAPANI: V. 3; A. 156.
TREVISO: V. 21; Q. 3; A. 295.
FRIULI: V. 42; Q. 11; A. 684.
VENEZIA: V. 33; Q. 6; A. 486.
TRIESTE: V. 23; Q. 13; A. 635.
TRENTO: V. 25; Q. 11; A. 658.
VERONA: V. 14; Q. 5; A. 309.
VICENZA: V. 12; Q. 7; A. 344.
ISTRIA: V. 1; Q. 3; A. 110.
ZARA: V. 1; Q. 1; A. 47.
FIUME: V. 4; Q. 4; A. 69.

Colonie

CIRENAICA: V. 15; A. 34.
TRIPOLITANIA: V. 19; Q. 1; A. 97.
EGEO: V. 2; Q. 1; A. 21.
ERITREA: V. 2; A. 9.
SOMALIA: V. 6.

Estero.

REPUBBLICA DI S. MARINO: A. 7.
ALBANIA: A. 2.
AUSTRIA: V. 2; Q. 1; A. 8.
BELGIO: V. 2; A. 2.
BULGARIA: Q. 1.
CECOSLOVACCHIA: V. 1; A. 4.
DANIMARCA: A. 1.
FRANCIA: V. 4; Q. 5; A. 80.
GERMANIA: V. 2; A. 14.
GRAN BRETAGNA: V. 7; Q. 8; A. 50.
GRECIA: A. 2.
IRLANDA: Q. 1; A. 1.
JUGOSLAVIA: V. 1; Q. 1; A. 1.
LETTONIA: V. 1.
MALTA: A. 2.
MONACO PRINCIPATO: A. 1.
POLONIA: A. 1.
ROMANIA: A. 12.
SPAGNA: V. 1; A. 15.
SVEZIA: A. 1.
SVIZZERA (Canton Ticino): V. 1; Q. 3; A. 22.
SVIZZERA (altri Cantoni): V. 3; Q. 1; A. 14.
UNGHERIA: V. 2; A. 3.

CONGO BELGA: Q. 1; A. 1.
EGITTO: V. 2; Q. 5; A. 120.
MAROCCO: V. 2; A. 1.
NIGERIA: V. 4.
TUNISIA: A. 1.
POSS. FRANCESI: A. 2.
POSS. PORTOGHESI: A. 1.

STATI UNITI: V. 6; Q. 2; A. 48.
CANADÀ: A. 2.

MESSICO: A. 1.

ARGENTINA: V. 43; Q. 7; A. 33.
BRASILE: V. 217; Q. 3; A. 41.
CILE: V. 3; Q. 1; A. 5.
PERU': V. 1; A. 1.
URUGUAY: V. 5; A. 8.

CINA: V. 2; Q. 1; A. 4.
INDIA: A. 4.
SIRIA: A. 1.
TURCHIA: V. 1; A. 2.

Soci Patroni del Villaggio Alpino.

11. TREMOLADA MARIA ED ENRICO in memoria dei figli CARLO E FEDERICO, Milano; 12. GRIONI Cav. UMBERTO (2 quote), Milano; 14. GUIDO E UGO DETTONI in memoria della mamma EMILIA CAVOLI Ved. DETTONI (2 quote), Milano.

Soci Fondatori del Villaggio Alpino.

1834. MARTINA PIETRO (2 quote), Valparaiso; 1836. POGGI Gr. Uff. ANACLETO, Milano; 1837. in memoria di CAMILLA CALZONI NAVA, Varese; 1838. in memoria di CELLA Rag. PIPPO, Piacenza; 1839. in memoria di TERESA E GIACOMO CALZONI, Varese; 1840. in memoria diGEROLIMA DOROTEA ISNARDI Ved. Dott. MALADORNO, Pigna; 1841. PONTEVIA Avv. LUIGI (2 quote), Iglesias; 1843. in memoria di FONTANA GIUSEPPE, Milano; 1844. STOJA SEBASTIANO G., Alessandria d' Egitto.

Soci Fondatori della Sede.

2792. APOLLONIO ADOLFO, Buenos Aires; 2793. AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO, Buenos Aires; 2794. BADOGLIO DANTE, Milano; 2795. BANCA ITALO BELGA, Buenos Aires; 2796. BANCA FRANCESE E ITALIANA, S. Paulo; 2797. BASTIN GASTON, Buenos Aires; 2798. BERIO AMILCARE, Buenos Aires; 2799. BEVILACQUA ENEA, Milano; 2800. CAMERINI Ing. GIOVANNI, Pesaro; 2801. CARBONE FEDERICO, Buenos Aires; 2802. CASNATI ALFONSO, Montevideo; 2803. CASSINA GIUSEPPE, Buenos Aires; 2804. CICHERO ANTONIO S., Bernal; 2805. CIMINARI DOMENICO, Buenos Aires; 2806. CLARIS APPIANI SALVATORE, Buenos Aires; 2807. CRESPI Gr. Uff. RODOLFO, S. Paulo; 2808. CROCI GIUSEPPE, Buenos Aires; 2809. DE VIVO Cav. FRANCESCO, S. Paulo; 2810. DONY PAUL, Buenos Aires; 2811. DORIA PAMPHILY FILIPPO ANDREA, Roma; 2812. FONZI CRUCIANI Cav. Uff. QUINTINO, Costantinopoli; 2813. GIBELLI SOCCO Cav. Uff. GIUSEPPE, Milano; 2814. GIORGI PIETRO, S. Paulo; 2815. GRASSI NICOLA ESQ., Tientsin; 2816. GUARNIERI Cap. Cav. ANGIOLO, Spezia; 2817. PALACE HOTEL, Rosario S. Fè; 2818. INDUSTRIA REUNIDAS F. MATARAZZO, S. Paulo; 2819. INSTITUTO BIOLOGICO ARGENTINO, Buenos Aires; 2820. LANE DE SEITZ MINNIE, Arco; 2821. LANE MIZO, Arco; 2822. LAZZARICH ANTONIO, Trieste; 2823. LAZZATI LODOVICO, S. Paulo; 2824. MANZONI HELIO, S. Paulo; 2825. MARZOTTO DOMENICO, Valdagno; 2826. MATARAZZO COSTABILE, S. Paulo; 2827. MATARAZZO FRANCESCO, S. Paulo; 2828. MATARAZZO Conte Cav. FRANCESCO, S. Paulo; 2829. MATARAZZO Conte FRANCESCO, S. Paulo; 2830. PALESTRA ITALIA, S. Paulo; 2831. PANE VINCENZO, Napoli; 2832. PANINI VITTORIO, Milano; 2833. PAPARONI DELFO, Notaresco; 2834. PASTA PLINIO, Buenos Aires; 2835. PEIRSEL GIORGIO, Buenos Aires; 2836. PIGNATARI Dott. GIULIO, S. Paulo; 2837. Pontevia Avv. LUIGI, Iglesias; 2838. PONZINI OSCAR, Buenos Aires; 2839. RADIOTENICA ITALIANA, Firenze; 2840. ROSETTI Avv. DORO, Milano; 2841. RUEDA Avv. CARLO, Buenos Aires; 2842. SALVADORI LUIGI, Buenos Aires; 2843. SINISGALLI GIUSEPPE, S. Paulo; 2844. SCARNATI MICHEILE, Buenos Aires; 2845. SILVA GIUSEPPE, Vigevano; 2846. UNGER GIOVANNI, Vicenza; 2847. VIANELLO UGO, Morcote; 2848. ZUCCOTTI MARIO, Genova.

Statistica dei Soci al 31 marzo 1924.

Soci annuali inscritti al 31 dicembre 1923 . .	N. 221.371	
Da dedurre in via presuntiva il numero dei Soci morti, irreperibili, morosi, dimissionari al 31 dicembre 1924	„ 30.000	
	N. 191.371	
Nuovi Soci per il 1924 inscritti al 31 marzo 1924 .	„ 31.090	
Totale Soci annuali		N. 222.461
Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1923 . . .	N. 45.539	
Idem al 31 marzo 1924 . . .	„ 2.131	
		„ 47.670
Totale Soci al 31 marzo 1924		N. 270.131

Arti Grafiche Modiano & C. - Milano.